Deutscher Bundestag
1. Wahlperiode
1949

Drucksache Nr. 1341

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
BK 3090/50

Bonn, den 14. September 1950

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Anbei übersende ich den

Regierungsentwurf eines Bundesbahngesetzes

nebst Begründung (Allgemeiner und Besonderer Teil) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeizuführen (Anlage 1).

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Deutsche Bundesrat hat zur Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes nach der Anlage 2 Stellung genommen.

Der Standpunkt der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates ist in der Anlage 3 dargelegt.

3 Anlagen

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei Gebr. Scheur, Bonn
Allein-Vertrieb: Dr. Hans Heger, Andernach, Breite Straße 30,
und Wiesbaden, Nietzschestraße 1

Entwurf eines Bundesbahngesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Erster Abschnitt

Rechtsstellung

§ 1

Sondervermögen

Die Bundesrepublik Deutschland verwaltet unter dem Namen

„Deutsche Bundesbahn“

das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.

§ 2

Stellung im gerichtlichen und außergerichtlichen Verkehr

(1) Die Deutsche Bundesbahn kann im rechtsgeschäftlichen Verkehr unter ihrem Namen handeln, klagen und verklagt werden.

(2) Der allgemeine Gerichtsstand der Deutschen Bundesbahn wird durch den Sitz der Behörde bestimmt, die nach der Verwaltungsordnung berufen ist, die Deutsche Bundesbahn im Rechtsstreit zu vertreten.

§ 3

Bundeseisenbahnvermögen

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen ist von dem übrigen Vermögen des Bundes, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten.

(2) Für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn haftet der Bund nur mit dem Bundeseisenbahnvermögen; als Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn gelten auch die Verpflichtungen, die nach dem 8. Mai 1945 bei dem Betrieb von Eisenbahnen eingegangen sind, die zum Bundeseisenbahnvermögen nach § 1 gehören. Das Bundeseisenbahnvermögen haftet nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Bundes.

§ 4

Verwaltung und Betriebsführung

(1) Die Richtlinien der Politik der Bundesrepublik Deutschland, ins-

besondere der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik sind für die Deutsche Bundesbahn verbindlich.

(2) Die Deutsche Bundesbahn ist unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben und zu verwalten. Den Anforderungen des Verkehrs ist Rechnung zu tragen. Der Betrieb ist sicher zu führen. Die Anlagen und die Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn sowie das gesamte Zubehör sind dauernd in gutem Zustand zu erhalten und nach den Bedürfnissen des Verkehrs und nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern und weiterzuentwickeln.

(3) Der Regelung der Kriegsschäden und der Verteilung der Kriegsschäden- und Kriegsfolgelasten wird durch die Bestimmungen des Absatzes 2 nicht vorgegriffen.

§ 5

Leistungen
für andere Verwaltungen

Leistungen der Deutschen Bundesbahn für den Bund und seine Unternehmen, für die Länder, für die Gemeinden (Gemeindeverbände) und für die Körperschaften des öffentlichen Rechts und deren Leistungen für die Deutsche Bundesbahn sind angemessen abzugelten.

§ 6

Verwaltungsaufbau

(1) Die Verwaltungsorganisation der Deutschen Bundesbahn wird nach Maßgabe dieses Gesetzes durch eine „Verwaltungsordnung für die Deutsche Bundesbahn“ geregelt.

(2) Die Dienststellen der Deutschen Bundesbahn sind, soweit die Verwaltungsordnung nichts anderes bestimmt, Bundesbehörden.

Zweiter Abschnitt

Direktorium der Deutschen Bundesbahn

§ 7

Rechtsstellung des Direktoriums

(1) Das Direktorium besteht aus drei Mitgliedern, die die Dienstbezeichnung „Generaldirektor der Deutschen Bundesbahn“ führen. Sie dürfen dem Verwaltungsrat nicht angehören.

(2) Die Mitglieder des Direktoriums sollen hervorragende Kenner des Verkehrswesens, insbesondere des Eisenbahnwesens und der Wirtschaft sein und sich vor Übernahme ihres Amtes möglichst schon auf leitenden Posten der Eisenbahnverwaltung bewährt haben.

(3) Die Mitglieder des Direktoriums sind untereinander gleichberechtigt. Ein Mitglied wird zum Vorsitzer des Direktoriums bestellt. Das Nähere, insbesondere über das Stimmrecht der einzelnen Mitglieder, bestimmt die Verwaltungsordnung.

(4) Die Mitglieder des Direktoriums werden im Benehmen mit dem Verwaltungsrat von dem Bundesminister für Verkehr vorgeschlagen und auf Grund eines Beschlusses der Bundesregierung vom Bundespräsidenten für die Dauer von fünf Jahren ernannt. Sie sind Beamte auf Zeit. Wiederernennung nach Ablauf der Amtszeit ist zulässig. Ein Mitglied des Direktoriums, das nicht wiederernannt wird, tritt mit Ablauf der Amtszeit kraft Gesetzes in den Wartestand. §§ 47 Absatz 2 und 48 Absatz 2 DBG finden keine Anwendung. Einem Mitglied des Direktoriums, das vor seiner Ernennung zum Generaldirektor Beamter auf Lebenszeit war, ist auf seinen von ihm als Wartestandsbeamten gestellten Antrag ein seinem früheren Amt nach Bedeutung und Inhalt gleichzubewertendes Amt auf Lebenszeit zu übertragen.

§ 8

Rechte und Pflichten des Direktoriums

(1) Das Direktorium leitet die Geschäfte der Deutschen Bundesbahn. Es vertritt die Deutsche Bundesbahn gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht die Verwaltungsordnung etwas anderes bestimmt.

(2) Die Mitglieder des Direktoriums sind für die Führung der Geschäfte gemeinsam verantwortlich; sie haben ihre Geschäfte mit der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters wahrzunehmen.

(3) Die Mitglieder des Direktoriums sind berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates und seiner Ausschüsse teilzunehmen. Sie können jederzeit das Wort ergreifen.

(4) Das Direktorium legt dem Verwaltungsrat und dem Bundesminister für Verkehr monatlich einen Geschäftsbericht vor. Es ist verpflichtet, dem Verwaltungsrat auf Verlangen seines Präsidenten Auskunft über die wesentlichen Vorgänge in der Geschäftsführung der Deutschen Bundesbahn zu erteilen.

(5) Das Direktorium stellt die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn auf; sie wird vom Verwaltungsrat beschlossen und bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr.

§ 9

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn

Dem Direktorium untersteht die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Sie gliedert sich in Abteilungen. Die Abteilungsleiter führen die Amtsbezeichnung „Direktor der Deutschen Bundesbahn". Das Nähere bestimmt die Verwaltungsordnung.

Dritter Abschnitt

Verwaltungsrat

§ 10

Rechtsstellung des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat besteht aus neunundzwanzig Mitgliedern. Sie müssen Deutsche sein. Von diesem Erfordernis kann in Ausnahmefällen auf Grund eines besonderen Beschlusses der Bundesregierung abgesehen werden.

(2) Von den Mitgliedern des Verwaltungsrates sollen

a) zwölf den in Artikel 23 des Grundgesetzes genannten Ländern,

b) sechs der gewerblichen Wirtschaft,

c) zwei der Ernährungs- und Landwirtschaft,

d) sechs den Gewerkschaften,

e) drei dem Finanzwesen oder der Wissenschaft

angehören. Sie werden vom Bundesminister für Verkehr

zu a): nach Benehmen mit den obersten Landesbehörden,

zu b): nach Benehmen mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie und dem Deutschen Industrie- und Handelstag,

zu c): nach Benehmen mit den zuständigen Spitzenverbänden der Ernährungs- und Landwirtschaft,

zu d): nach Benehmen mit den Gewerkschaften

vorgeschlagen und durch Beschluß der Bundesregierung ernannt.

(3) Die Mitglieder sollen erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein. Sie sollen nicht Regierungen oder gesetzgebenden Körperschaften angehören. Die Mitglieder sind an keinerlei Aufträge oder Weisungen gebunden und haben ihr Amt nach bestem Wissen und Gewissen zum Nutzen des Deutschen Volkes, der

deutschen Wirtschaft und der Deutschen Bundesbahn zu versehen.

(4) Die Mitglieder werden für vier Jahre ernannt. Wiederernennung ist zulässig.

(5) Zwei Jahre nach der ersten Ernennung scheiden fünfzehn Mitglieder aus. Die Ausscheidenden werden in der ersten Sitzung des Verwaltungsrates durch das Los bestimmt.

(6) Die Mitglieder können jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Bundesminister für Verkehr ihr Amt niederlegen. Verliert ein Mitglied die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter oder wird über sein Vermögen der Konkurs eröffnet, so erlischt seine Mitgliedschaft. Die Mitgliedschaft erlischt ferner, wenn die Bundesregierung auf Antrag des Bundesministers für Verkehr durch Beschluß feststellt, daß bei einem Mitglied die Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind, die für seine Ernennung maßgebend waren.

(7) Scheidet ein Mitglied vor Ablauf der Zeit, für die es ernannt ist, aus, so wird innerhalb von drei Monaten ein Ersatzmann für die restliche Zeit ernannt.

(8) Die Mitglieder sind zur Verschwiegenheit über die Angelegenheiten der Deutschen Bundesbahn verpflichtet.

(9) Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten freie Fahrt auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn, Ersatz von Reisekosten und eine angemessene Vergütung, die der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen festsetzt.

(10) Der Verwaltungsrat erläßt seine Geschäftsordnung.

(11) Die Mitglieder der Bundesregierung sind berechtigt, an allen Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen oder sich dort vertreten zu lassen. Sie können jederzeit das Wort ergreifen.

§ 11

Präsident des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat wählt alle zwei Jahre zu Beginn des Geschäftsjahres aus seiner Mitte den Präsidenten des Verwaltungsrates, sowie einen oder zwei Vizepräsidenten. Für die Wahl des Präsidenten ist eine Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen, für die Wahl der Vizepräsidenten einfache Stimmenmehrheit erforderlich.

(2) Die Wahl des Präsidenten des Verwaltungsrates und der Vizepräsidenten bedarf der Bestätigung durch die Bundesregierung.

(3) Wiederwahl des Präsidenten des Verwaltungsrates und der Vizepräsidenten ist zulässig.

§ 12

Aufgaben des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat beschließt über

1. die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,
2. den Wirtschaftsplan nebst Stellenplan und den Jahresabschluß,
3. die Beteiligung an anderen Unternehmen,
4. die Aufnahme von Krediten und Anleihen und die Bestellung von Sicherheiten, soweit für sie nach § 29 die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr vorgesehen ist,
5. die Vorschläge zur Ernennung der Mitglieder des Direktoriums der Deutschen Bundesbahn,
6. die Vorschläge zur Besetzung der leitenden Dienstposten der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und der Präsidenten der Eisenbahndirektionen und der zentralen Ämter, gemeinsam mit dem Direktorium der Deutschen Bundesbahn nach näherer Bestimmung der Verwaltungsordnung,

7. grundsätzliche Fragen des Personalwesens, soweit die oberste Dienstbehörde zuständig ist,
8. Vereinbarungen zwischen dem Direktorium und den Gewerkschaften,
9. die für die Finanzlage der Deutschen Bundesbahn wesentlichen Eisenbahn- und sonstigen Verkehrstarife.

(2) Der Verwaltungsrat vertritt die Deutsche Bundesbahn gegenüber den Mitgliedern des Direktoriums.

§ 13

Sitzungen des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle drei Monate zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Eine außerordentliche Sitzung ist anzuberaumen, wenn der Bundesminister für Verkehr oder mindestens zehn Mitglieder des Verwaltungsrates oder das Direktorium die Einberufung des Verwaltungsrates schriftlich beantragen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann jederzeit eine Sitzung anberaumen.

(2) Zur Beschlußfassung ist die Anwesenheit von mehr als der Hälfte der gesetzlichen Zahl der Mitglieder einschließlich des Präsidenten erforderlich. Die Beschlüsse werden, sofern die Geschäftsordnung nicht etwas anderes vorschreibt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit ist der Antrag abgelehnt. Jeder Beschluß des Verwaltungsrates ist dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen.

(3) Die Geschäftsordnung des Verwaltungsrates kann zur Vorbereitung der Beschlußfassung des Verwaltungsrates Ausschüsse vorsehen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann an den Beratungen der Ausschüsse teilnehmen und jederzeit das Wort ergreifen. Die gleiche Befugnis haben die Bundesminister oder die von ihnen beauftragten Vertreter.

Vierter Abschnitt

Aufsicht

§ 14

Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die nach § 4 Absatz 1 und § 14 Absatz 2 erforderlichen Anordnungen an die Deutsche Bundesbahn. Hierzu gehören auch diejenigen Anordnungen, die erforderlich sind, um die Interessen der Deutschen Bundesbahn und der übrigen Verkehrsträger miteinander in Einklang zu bringen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr ist insbesondere dafür verantwortlich,

a) daß die Deutsche Bundesbahn nach den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften verwaltet wird,

b) daß der Betrieb nach den geltenden Vorschriften ordnungsgemäß geführt wird,

c) daß die Anlagen und Betriebsmittel der technischen Entwicklung angepaßt und laufend weiterentwickelt werden.

(3) Dem Bundesminister für Verkehr bleibt vorbehalten die Genehmigung

a) des Wirtschaftsplanes, wesentlicher Änderungen desselben während des Geschäftsjahres, sowie des Jahresabschlusses. Die Genehmigung erfolgt im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen,

b) der Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,

c) des Baues neuer Bahnen und der Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen,

d) der dauernden Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes, des dauernden Überganges vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, der Stillegung oder

Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle,

e) der Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder wesentlichen organisatorischen Veränderung einer Eisenbahndirektion oder eines zentralen Amtes der Deutschen Bundesbahn und einer wesentlichen Änderung ihrer Bezirke,

f) der Gründung oder des Erwerbs von anderen Unternehmen,

g) einer Beteiligung an anderen Unternehmen im Einzelbetrag von mehr als einer Million Deutsche Mark und der Veräußerung solcher Beteiligungen,

h) einer Verfügung über sonstige Gegenstände, die zum Anlagekapital des Sondervermögens gehören, und deren Wert im Einzelfall eine Million Deutsche Mark übersteigt,

i) der Beschlüsse des Verwaltungsrates über Vereinbarungen zwischen dem Direktorium und den Gewerkschaften. Soweit es sich um Tarifvereinbarungen handelt, ergeht die Genehmigung im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen.

(4) Wird die Genehmigung des Wirtschaftsplanes nach Absatz 3 Buchstabe a nicht erteilt, so entscheidet auf Antrag des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn die Bundesregierung.

(5) Der Bundesminister für Verkehr kann von der Deutschen Bundesbahn jede erforderliche Auskunft verlangen. Er ist berechtigt, im Benehmen mit dem Direktorium alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen oder durch seine Beauftragten besichtigen zu lassen.

§ 15

Einspruchsrecht des Bundesministers für Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr kann in Angelegenheiten, die nicht seiner Genehmigung unterliegen, einem Beschluß des Verwaltungs-

rates innerhalb von vierzehn Tagen nach Eingang der Mitteilung widersprechen, wenn wichtige Interessen der Bundesrepublik Deutschland, eines Bundeslandes oder der Deutschen Bundesbahn gefährdet werden, insbesondere wenn ein Beschluß den Grundsätzen des § 4 Absatz 1 und 2 widerspricht. In diesem Falle hat der Verwaltungsrat binnen Monatsfrist, gerechnet von der Einlegung des Einspruchs, erneut zu beraten. Hält der Verwaltungsrat seinen Beschluß aufrecht, so hat die Bundesregierung binnen einer Frist von drei Monaten, gerechnet von der Mitteilung des neuen Beschlusses an den Bundesminister für Verkehr, zu entscheiden, nachdem sie zuvor den Präsidenten des Verwaltungsrates gehört hat.

§ 16

Tarife

(1) Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, Änderungen der Regeltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen bedürfen der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr. Im übrigen bleiben die Bestimmungen des allgemeinen Preisrechts unberührt.

(2) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb von drei Wochen seit Eingang ihres Antrages bei dem Bundesminister für Verkehr von diesem eine Äußerung zugeht. Die Genehmigung gilt ferner als erteilt, wenn der Deutschen Bundesbahn nicht innerhalb einer Frist von drei Monaten seit Eingang dieser Äußerung eine von ihrem Antrag abweichende Entscheidung des Bundesministers für Verkehr zugeht.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann bei Tarifmaßnahmen

von geringerem öffentlichen Interesse auf seine Befugnis zur Genehmigung verzichten.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann Änderungen von Verkehrstarifen der Deutschen Bundesbahn verlangen, die er im öffentlichen Verkehrsinteresse oder im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet.

§ 17

Fahrpläne

(1) Die Deutsche Bundesbahn hat dem Bundesminister für Verkehr rechtzeitig die Entwürfe der Jahres- und Halbjahrespläne des Reiseverkehrs mitzuteilen. Die Entwürfe der Fahrpläne internationaler Züge sind vor deren internationaler Beratung mitzuteilen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn soll Änderungsvorschläge des Bundesministers für Verkehr möglichst berücksichtigen.

§ 18

Verhandlungen
mit auswärtigen Regierungen

Die Deutsche Bundesbahn darf Verhandlungen mit auswärtigen Regierungen nur im Auftrage und im Namen der Bundesregierung führen. Der Bundesregierung bleibt der Abschluß von Vereinbarungen vorbehalten.

Fünfter Abschnitt

Personalwesen

§ 19

Rechtsverhältnisse der Beamten,
Angestellten und Arbeiter
der Deutschen Bundesbahn

(1) Die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Bundesbahn stehen im Dienst des Bundes. Die Bundesbahnbeamten sind unmittelbare Bundesbeamte.

(2) Das Direktorium ist oberster Dienstvorgesetzter. Die Mitglieder des Direktoriums sind Vorgesetzte aller Beamten, Angestellten und Arbeiter.

(3) Das Direktorium ist oberste Dienstbehörde. Beamtenrechtliche Entscheidungen über Bundesbahnbeamte mit festen Gehältern und Gehältern der obersten Besoldungsgruppe der Besoldungsordnungen ergehen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nach Maßgabe der Verwaltungsordnung. Weitere Beschränkungen der Befugnisse des Direktoriums als oberster Dienstbehörde können durch Rechtsverordnung der Bundesregierung festgelegt werden.

(4) Die Verwaltungsordnung bestimmt die Dienstposten, deren Besetzung der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr bedarf.

(5) Absatz 3 Satz 1 gilt auch für die ehemaligen Beamten

a) der früheren Deutschen Staatseisenbahnen und der früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen,
b) der Reichseisenbahnverwaltung aus der Zeit vom 1. April 1920 bis 20. Februar 1924,
c) des Unternehmens Deutsche Reichsbahn,
d) der Deutschen Reichsbahngesellschaft,
e) der Deutschen Reichsbahn aus der Zeit vom 10. Februar 1937 bis 8. Mai 1945,
f) der Deutschen Reichsbahn in der britischen und amerikanischen Besatzungszone nach dem 8. Mai 1945,
g) der ehemaligen Reichseisenbahn im Bereich des französischen Besatzungsgebietes nach dem 8. Mai 1945,
h) der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen,

die ihren Wohnsitz im Bundesgebiet befugt genommen haben, mit Ausnahme derjenigen, die Landesbeamte geblieben oder geworden sind.

§ 20

Verwendung auf anderen Dienstposten

Das Direktorium oder die von ihm bestimmten Dienststellen der Deutschen Bundesbahn können einen Bundesbahnbeamten vorübergehend auf einen anderen Dienstposten von geringerer Bewertung unter Belassung seiner Amtsbezeichnung und seiner Dienstbezüge verwenden, wenn betriebliche Gründe dies erfordern.

§ 21

Dienstbezüge

Der Bundesminister für Verkehr kann auf Vorschlag des Direktoriums der Deutschen Bundesbahn im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen ergänzende Bestimmungen über die Besoldung und über die Reise- und Umzugskosten der Bundesbahnbeamten erlassen, soweit die Eigenart des Betriebes es erfordert.

§ 22

Belohnungen und Vergütungen

(1) Das Direktorium der Deutschen Bundesbahn kann mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, die im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen erteilt wird, Richtlinien für die Gewährung von Belohnungen in besonderen Fällen und für besondere Leistungen erlassen.

(2) Das Direktorium der Deutschen Bundesbahn kann mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, die im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen erteilt wird, Richtlinien darüber erlassen, inwieweit für die Tätigkeit auf besonders schwierigen Dienstposten des Außendienstes widerrufliche Vergütungen gewährt werden.

§ 23

Dienstzeit

In den Fällen, in denen für das Dienstverhältnis der im Dienst des

Bundes stehenden Personen, insbesondere für vermögensrechtliche Ansprüche, die Dienstzeit im Beamtenverhältnis oder die Zeit im öffentlichen Dienst maßgebend ist, gilt auch der entprechende Dienst bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft und bei der Deutschen Reichsbahn vor und nach dem 8. Mai 1945 sowie bei den ehemaligen Reichseisenbahnen im Bereich des französischen Besatzungsgebietes und bei der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen als Bundesdienst. Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit den Bundesministern des Innern und der Finanzen bestimmen, daß auch ein anderer außerhalb des Bundesgebietes auf Strecken der ehemaligen Deutschen Reichsbahn oder anderen Eisenbahnstrecken abgeleisteter Dienst als Bundesdienst im Sinne dieser Vorschrift gilt.

§ 24

Gesetzliche Sozialeinrichtungen

(1) Die Deutsche Bundesbahn führt für ihren Bereich auf dem Gebiet der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Angestelltenversicherung sowie der Zusatzversicherung und des Arbeitsschutzes die Aufgaben der früheren Deutschen Reichsbahn weiter.

(2) Die nach § 1360 der Reichsversicherungsordnung bestehende Sonderanstalt der früheren Deutschen Reichsbahn wird als Sonderanstalt der Deutschen Bundesbahn geführt.

§ 25

Betriebliche Sozialeinrichtungen, Selbsthilfeeinrichtungen

Die betrieblichen Sozialeinrichtungen und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen werden aufrechterhalten und nach den bisherigen Grundsätzen weitergeführt. Hierfür werden im Wirtschaftsplan angemessene Beträge bereitgestellt. Soweit gleichartige

Einrichtungen der allgemeinen Bundesverwaltung durch Zuweisung von Bundesmitteln unterstützt werden, sollen bei der Bundesbahn dieselben Grundsätze angewendet werden.

Sechster Abschnitt

Wirtschaftsführung

§ 26

Geschäftsführung

(1) Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst bestreiten kann.

(2) Soweit der Deutschen Bundesbahn die Durchführung oder Unterlassung tarifarischer Maßnahmen auferlegt wird, die es ihr nach ihrer Auffassung unmöglich machen, ihren Verpflichtungen nach Absatz 1 und § 4 nachzukommen, hat sie das Recht des Einspruchs. Über den Einspruch entscheidet die Bundesregierung endgültig auf Grund eines Vorschlags des Bundesministers für Verkehr, der im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen erfolgt.

§ 27

Rechnungsführung

Die Rechnung der Deutschen Bundesbahn ist nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen so zu führen, daß die Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

§ 28

Geschäftsjahr, Wirtschaftsplan

(1) Das Geschäftsjahr der Deutschen Bundesbahn ist das Kalenderjahr.

(2) Das Direktorium stellt für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig vor dessen Beginn einen Wirtschaftsplan nebst Stellenplan auf, über den der Verwaltungsrat beschließt. Die Bundesregierung kann Vor-

schriften über die Gliederung des Wirtschaftsplanes erlassen. In dem Wirtschaftsplan sind die wirtschaftlichen Ergebnisse des Kraftverkehrs und der größeren gewerblichen Nebenbetriebe gesondert darzustellen.

(3) Der Wirtschaftsplan nebst Stellenplan bedarf der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen. Das gleiche gilt für wesentliche Änderungen während des Geschäftsjahres.

(4) Der Wirtschaftsplan nebst Stellenplan ist vor seinem Vollzug durch die Bundesregierung dem Bundestag und dem Bundesrat zur Kenntnis zu bringen.

§ 29

Kreditaufnahme

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist berechtigt, selbständig Kredite aufzunehmen. Die Aufnahme von Krediten erfolgt durch Ausgabe von Schuldverschreibungen oder Schatzanweisungen, durch Eingehen von Wechselverbindlichkeiten oder durch Aufnahme von Darlehen gegen Schuldschein. Die Schuldurkunden der Deutschen Bundesbahn stehen den Schuldurkunden des Bundes gleich; § 3 Absatz 2 Satz 1 bleibt unberührt. Die Verwaltung der Schulden der Deutschen Bundesbahn kann der Bundesschuldenverwaltung übertragen werden.

(2) Schuldverschreibungen und verzinsliche Schatzanweisungen der Deutschen Bundesbahn dürfen nur mit Zustimmung der Bundesregierung ausgegeben werden.

(3) Das Eingehen von Wechselverbindlichkeiten, die Aufnahme von Darlehen gegen Schuldschein, die Begebung von unverzinslichen Schatzanweisungen und die Bestellung von Sicherheiten und Bürgschaften bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen,

soweit es sich um Vorgänge handelt, die nach Umfang und Bedeutung den üblichen Rahmen der Wirtschaftsführung der Deutschen Bundesbahn übersteigen.

(4) Die allgemeinen Grundsätze für die Anlegung der flüssigen Mittel der Deutschen Bundesbahn bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen auf Vorschlag des Verwaltungsrates.

§ 30

Jahresabschluß

(1) Das Direktorium der Deutschen Bundesbahn stellt für jedes Geschäftsjahr eine Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung auf (Jahresabschluß). Die Vorschriften des Handelsrechts gelten nicht für die Aufstellung des Jahresabschlusses der Deutschen Bundesbahn.

(2) Der Jahresabschluß ist so zu gestalten, daß sich die Vermögenslage, insbesondere die Forderungen und Verbindlichkeiten, die Aufwendungen für Anlagezuwachs sowie die Betriebsergebnisse zuverlässig und vollständig erkennen lassen. Die Betriebsrechnung ist so zu gliedern, daß sie die Betriebserträgnisse und je für sich die Aufwendungen aufweist, die für die Betriebsführung, für die Unterhaltung und für die Erneuerung der Bahnanlagen sowie der Fahrzeuge entstanden sind. In der Gewinn- und Verlustrechnung, in die das Ergebnis der Betriebsrechnung übernommen wird, sind die Erträge und Aufwendungen an Zinsen besonders auszuweisen. Die Bundesregierung kann Vorschriften über die Gliederung des Jahresabschlusses erlassen.

(3) Mit dem Jahresabschluß ist ein Geschäftsbericht aufzustellen. Darin sind die wirtschaftlichen Ergebnisse des Kraftverkehrs und der größeren gewerblichen Nebenbetriebe gesondert darzustellen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen

vor Prüfung durch das Hauptprüfungsamt der Deutschen Bundesbahn nach Absatz 5 einen Prüfungsbericht über den Jahresabschluß durch öffentlich bestellte Wirtschaftsprüfer oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einholen. Die Kosten trägt die Deutsche Bundesbahn.

(5) Das Hauptprüfungsamt der Deutschen Bundesbahn prüft den Jahresabschluß und legt seinen Prüfungsbericht dem Direktorium, dem Verwaltungsrat, dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesrechnungshof vor. Der Bundesrechnungshof erstattet im Rahmen seiner Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Deutschen Bundesbahn über den Jahresabschluß einen Bericht an den Bundesminister für Verkehr und an den Bundesminister der Finanzen. Diese legen ihn mit dem Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn und dem Bericht des Hauptprüfungsamtes der Bundesregierung vor, die über die Entlastung des Verwaltungsrates und des Direktoriums Beschluß faßt.

(6) Der Jahresabschluß ist durch die Bundesregierung dem Bundestag und dem Bundesrat vor seiner Veröffentlichung zur Kenntnis zu geben.

(7) Der Jahresabschluß ist vom Direktorium zu veröffentlichen; dies soll innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres geschehen.

§ 31

Abgabe für das Betriebsrecht

Die Deutsche Bundesbahn leistet für jedes Geschäftsjahr an die Bundeskasse für die Ausübung des Betriebsrechtes eine Abgabe in Höhe von 50 Millionen Deutsche Mark. Die Abgabe ist in der Betriebsrechnung zu verrechnen.

§ 32

Gewinn und Verlust

(1) Der nach Erfüllung des Dienstes der Kredite und nach den notwendigen Rückstellungen in der Ge-

winn- und Verlustrechnung verbleibende Überschuß ist wie folgt zu verwenden:

1. Es ist eine allgemeine Rücklage (Ausgleichsrücklage) bis zum Höchstbetrag von 800 Millionen Deutsche Mark zu schaffen. Der Rücklage sind jährlich 2 v.H. der Erträge der Betriebsrechnung zu überweisen. In früheren Geschäftsjahren etwa unterbliebene Zuweisungen an die Rücklage sollen in Höhe von jährlich 1 v. H. der Betriebsrechnung nachgeholt werden.
2. Für bestimmte Zwecke können Sonderrücklagen gebildet werden.
3. Über die Verwendung des danach und nach Abzug der Abgabe gemäß § 31 verbleibenden Überschusses beschließt die Bundesregierung nach Anhörung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen. Die Deutsche Bundesbahn hat über die Abgabe nach § 31 hinaus eine weitere Abgabe an die allgemeine Bundeskasse der Bundesrepublik Deutschland nur aus dem nach Bedienung der Ausgleichsrücklage und etwaiger Sonderrücklagen verbleibenden Überschuß und nur auf Grund eines besonderen Beschlusses der Bundesregierung zu leisten. Die Bundesregierung kann bestimmen, daß Zuweisungen an die Rücklagen nach Ziffer 1 und 2 unterbleiben, wenn die Finanzlage des Bundes dies erfordert.

(2) Über die Deckung oder über den Vortrag eines Fehlbetrages auf neue Rechnung beschließt die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen nach Anhörung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn. Der Beschluß soll in der Regel innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres und

vor der Veröffentlichung des Jahresabschlusses erfolgen.

§ 33

Wirtschafts- und Rechnungsprüfung

(1) Die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Deutschen Bundesbahn wird durch das Hauptprüfungsamt und durch die örtlichen Prüfungsämter geprüft. Der Haushaltsplan des Hauptprüfungsamtes wird nach Feststellung durch den Bundesminister für Verkehr dem Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn eingefügt.

(2) Der Prüfungsdienst ist in seiner Prüfungstätigkeit unabhängig und insoweit weder an Weisungen der Bundesregierung oder eines einzelnen Bundesministers, noch an solche des Verwaltungsrates oder des Direktoriums gebunden. Der Leiter des Hauptprüfungsamtes wird auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr, der im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes erfolgt, durch den Bundespräsidenten ernannt. Das gleiche gilt für seine Abberufung aus dem Prüfungsdienst.

(3) Die Mitglieder des Hauptprüfungsamtes werden auf Vorschlag des Leiters des Hauptprüfungsamtes von dem Bundesminister für Verkehr bestellt und abberufen. Die Prüfungsbeamten des Hauptprüfungsamtes bestellt der Leiter des Hauptprüfungsamtes. Das gleiche gilt für ihre Abberufung aus dem Prüfungsdienst. Die Personalangelegenheiten des Leiters des Hauptprüfungsamtes werden von dem Bundesminister für Verkehr bearbeitet. Die Personalangelegenheiten der Mitglieder und der Prüfungsbeamten des Hauptprüfungsamtes bearbeitet der Leiter des Hauptprüfungsamtes.

(4) Die Leiter und Prüfungsbeamten der örtlichen Prüfungsämter werden im Benehmen mit dem Direktorium vom Leiter des Hauptprüfungsamtes bestellt und abberufen. Ihre Personalangelegenheiten bearbeiten die Präsidenten der

Eisenbahndirektionen und der Eisenbahnzentralämter.

(5) Der Bundesminister für Verkehr und im Einvernehmen mit ihm der Bundesminister der Finanzen können von dem Leiter des Prüfungsdienstes jede Auskunft verlangen, Anregungen für die Prüfungen geben und Wünsche äußern. Der Bundesminister für Verkehr und im Einvernehmen mit ihm der Bundesminister der Finanzen können dem Hauptprüfungsamt Prüfungsaufträge erteilen. Der Bundesrechnungshof besitzt gegenüber dem Hauptprüfungsamt das gleiche Recht auf Auskunftserteilung wie der Bundesminister für Verkehr.

(6) Die Einzelheiten der Ausübung des Prüfungsdienstes durch das Hauptprüfungsamt und die Prüfungsämter regelt eine vom Leiter des Hauptprüfungsamtes aufgestellte Rechnungsprüfungsordnung. Sie wird nach Anhörung des Direktoriums und des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes erlassen.

(7) Die Befugnisse des Bundesrechnungshofes nach dem Gesetz über Errichtung und Aufgaben des Bundesrechnungshofes bleiben unberührt.

§ 34

Geltung von Vorschriften

Die Haushaltsordnung, die Finanz- und Rechnungsbestimmungen und die sonstigen Vorschriften des Bundes über die Wirtschaftsführung finden auf die Deutsche Bundesbahn keine Anwendung.

Siebenter Abschnitt

Verwaltungsrechtliche Vorschriften

§ 35

Planfeststellung

(1) Neue Anlagen der Deutschen Bundesbahn dürfen nur dann gebaut, bestehende Anlagen nur dann geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Die Planfeststellung umfaßt die Entscheidung über alle von der Planfeststellung berührten Interessen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn hat die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der höheren Verwaltungsbehörde des Landes, in dem die Anlagen liegen, zur Stellungnahme zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Geschäftsbereich der Deutschen Bundesbahn berühren. Die höhere Verwaltungsbehörde hat die Stellungnahme aller beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und sonstiger beteiligten Stellen herbeizuführen.

(3) Wenn sich aus der Stellungnahme der höheren Verwaltungsbehörde ergibt, daß zwischen ihr oder einer anderen beteiligten Behörde und der Deutschen Bundesbahn Meinungsverschiedenheiten bestehen, werden die Pläne vom Bundesminister für Verkehr festgestellt; im übrigen werden sie durch das Direktorium oder durch eine von ihm ermächtigte Dienststelle der Deutschen Bundesbahn festgestellt.

§ 36

Enteignungsrecht

Die Deutsche Bundesbahn hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Zulässigkeit der Enteignung im Einzelfalle wird auf Antrag der Deutschen Bundesbahn durch die Bundesregierung festgestellt. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten sowie über

die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung trifft der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der höheren Verwaltungsbehörde. Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze.

§ 37

Sicherheit der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

Die Deutsche Bundesbahn hat dafür einzustehen, daß ihre dem Betrieb dienenden baulichen und maschinellen Anlagen sowie die Fahrzeuge allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen durch andere Behörden finden für die Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge nicht statt.

§ 38

Zwangsverfahren

(1) Die zwangsweise Entziehung oder Beschränkung des Rechts an Teilen des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn" ist nur mit Zustimmung der Bundesregierung zulässig.

(2) Die Zwangsvollstreckung gegen die Deutsche Bundesbahn wegen einer Geldforderung darf, soweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden, erst vier Wochen nach dem Zeitpunkt beginnen, nach dem der Gläubiger seine Absicht, die Zwangsvollstreckung zu betreiben, der zur Vertretung der Deutschen Bundesbahn berufenen Behörde angezeigt hat. Die Behörde hat dem Gläubiger auf Verlangen den Empfang der Anzeige zu bescheinigen. Soweit in solchen Fällen die Zwangsvollstreckung durch den Gerichtsvollzieher stattzufinden hat, ist der Gerichtsvollzieher auf Antrag des Gläubigers vom Vollstreckungsgericht (§ 764 ZPO) zu bestellen.

Der Pfändung nicht unterworfen sind solche Sachen, die für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn unent-

behrlich sind. Über Einwendungen, daß eine Sache unentbehrlich sei, entscheidet das Vollstreckungsgericht, nach Anhörung des Bundesministers für Verkehr.

§ 39

Beiträge und Gebühren

Auf die Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn, Beiträge und Gebühren an den Bund, die Länder, die Gemeinden (Gemeindeverbände) und Körperschaften des öffentlichen Rechts zu entrichten, finden unbeschadet des Grundsatzes des § 5 die allgemein für Bundesbehörden geltenden Vorschriften Anwendung.

§ 40

Gewerberecht

(1) Für den Betrieb der Deutschen Bundesbahn und die Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schiffahrtsbetriebes und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, gelten nicht die Gewerbeordnung und das Gaststättengesetz vom 28. April 1930 (RGBl. I S. 146).

(2) Der Bundesminister für Verkehr erläßt gemeinsam mit dem Bundesminister für Wirtschaft und dem Bundesminister für Arbeit allgemeine Verwaltungsvorschriften für die Behandlung von Bahnhofswirtschaften und Bahnhofsverkaufsstellen.

§ 41

Geltung von Vorschriften

Die Deutsche Bundesbahn hat für sich und ihre Angehörigen die gleiche Stellung, die für die Verwaltungen und Betriebe des Bundes und deren Angehörige auf dem Gebiet des Wirtschafts-, Arbeits- Wohnungs-, Fürsorge- und Versicherungsrechts besteht.

Achter Abschnitt

Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern

§ 42

Pflicht zur Unterrichtung, Auskunftsrecht

(1) Das Direktorium und die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn sowie die höheren Bundesbahnbehörden einerseits und die obersten Landesverkehrsbehörden andererseits unterrichten sich gegenseitig über alle Vorgänge von grundsätzlicher Bedeutung.

(2) Die obersten Landesverkehrsbehörden können vom Direktorium und von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und von der für ihr Land zuständigen höheren Bundesbahnbehörde jede zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Auskunft verlangen. Sie erteilen in gleicher Weise jede erforderliche Auskunft.

§ 43

Organisatorische Veränderungen

Beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn

a) die dauernde Einstellung des Betriebes einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofes, den dauernden Übergang vom zweigleisigen zum eingleisigen Betrieb oder umgekehrt, die Stillegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerkes oder einer sonstigen großen Dienststelle,

b) die Errichtung, Verlegung, Aufhebung oder wesentliche Änderung einer Generalbetriebsleitung, einer Eisenbahndirektion oder eines Eisenbahnzentralamtes oder die Änderung ihrer Bezirke,

so gibt sie den örtlich beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen.

§ 44

Personalmaßnahmen

(1) Die Posten der Präsidenten der Eisenbahndirektionen werden im Benehmen mit den Regierungen der Länder, deren Bereich wesentlich berührt wird, besetzt.

(2) Geben die Länder in besonderen Fällen zur Besetzung leitender Dienstposten bei der Deutschen Bundesbahn innerhalb ihres Landes Anregungen, so sind diese soweit wie möglich zu berücksichtigen.

§ 45

Tariffortbildung

Bei der Fortbildung der Tarife ist neben den Interessen des Bundes den besonderen Verkehrsbedürfnissen der Länder, namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgung, nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Soweit hierbei die Interessen eines oder mehrerer Länder berührt werden, sind diese Länder zu hören.

§ 46

Freifahrt

Der Bund und die Länder haben Anspruch darauf, daß die Mitglieder ihrer gesetzgebenden Körperschaften die Verkehrsmittel der Deutschen Bundesbahn in beliebiger Beförderungsklasse frei benutzen dürfen. Die Freifahrtbeberechtigung gilt jeweils für das Gebiet, auf das sich die Zuständigkeit der gesetzgebenden Körperschaften erstreckt. Sie endet eine Woche nach Erlöschen der Mitgliedschaft.

§ 47

Reisezugfahrpläne

Die Deutsche Bundesbahn gibt den Ländern bei der Bearbeitung des Reisezugfahrplanes Gelegenheit zur Stellungnahme.

§ 48

Planungen

Planungen für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den betei-

ligten obersten Landesverkehrsbehörden zur Stellungnahme zu übermitteln.

§ 49

Vergebung von Lieferungen und Leistungen

Die Deutsche Bundesbahn berücksichtigt bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen angemessen Industrie, Handwerk und Handel jedes Landes mit dem Ziel, die gesunde Entwicklung der Wirtschaft der Länder zu fördern. Andererseits sorgen die Landesregierungen dafür, daß der Deutschen Bundesbahn bei der Vergebung und Durchführung von Lieferungen und Leistungen nicht durch Landesbehörden Erschwerungen bereitet werden.

§ 50

Auftragsverwaltung

Auf Antrag eines Landes soll die Deutsche Bundesbahn Geschäfte der Verkehrsverwaltung, insbesondere der Eisenbahnaufsicht, nach den Weisungen und für Rechnung dieses Landes übernehmen.

§ 51

Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten

(1) Meinungsverschiedenheiten, die sich bei der Durchführung der Bestimmungen dieses Abschnittes zwischen den Ländern und der Bundesbahn ergeben, insbesondere auch darüber, ob Anträge der Länder von der Deutschen Bundesbahn eingehend gewürdigt und bei der Entscheidung angemessen berücksichtigt wurden, sind dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn zur Beschlußfassung vorzulegen. Der Beschluß des Verwaltungsrates kann mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr durch Anrufung der Bundesregierung schriftlich angefochten werden. Die Anfechtungsschrift ist über den Bundesminister für Verkehr zu leiten.

(2) Meinungsverschiedenheiten zwischen der Bundesregierung und einem Land über die Auslegung dieses Abschnittes entscheidet das Bundesverfassungsgericht.

Neunter Abschnitt

Schlußbestimmungen

§ 52

Rechts- und Verwaltungsvorschriften

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, zum Vollzug der Überleitung der früheren Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen auf die Deutsche Bundesbahn durch Rechtsverordnung die Einheit des Beamten-, Besoldungs- und Versorgungsrechts im Bereich der Deutschen Bundesbahn herzustellen.

§ 53

Versetzung in den Wartestand

Das Direktorium der Deutschen Bundesbahn kann innerhalb einer Frist von zwei Jahren, gerechnet von der erstmaligen Ernennung des Direktoriums, Bundesbahnbeamte auf Lebenszeit in den Wartestand versetzen, wenn die durch den Neuaufbau der Deutschen Bundesbahn gebotene Verminderung der Dienstposten es erfordert. Die Versetzung in den Wartestand ist nur innerhalb der im Wirtschaftsplan aus diesem Anlaß abgesetzten Planstellen zulässig.

§ 54

Übergangsregelung, Aufhebung alter Vorschriften

(1) Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn ist binnen einer Frist von drei Monaten nach In-

krafttreten dieses Gesetzes zu bilden. Die Bildung ist durch den Bundesminister für Verkehr zu veranlassen. Sobald der Verwaltungsrat gebildet ist, wird er vom Bundesminister für Verkehr zu seiner ersten Sitzung einberufen. Der Verwaltungsrat wählt sodann seinen Präsidenten und einen oder zwei Vizepräsidenten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr veranlaßt die Bildung des Direktoriums. Die Bundesregierung faßt den gemäß § 7 Absatz 4 erforderlichen Beschluß innerhalb von zwei Wochen nach der Beschlußfassung des Verwaltungsrates nach § 10 Absatz 1 und 2.

(3) Dem Direktorium obliegt es, unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Verwaltungsrates und im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr alle notwendigen Vorbereitungen für die Geschäfts- und Betriebsübernahme zu treffen. Wenn diese Vorbereitungen getroffen sind, teilt der Verwaltungsrat dem Bundesminister für Verkehr die Bereitschaft der Deutschen Bundesbahn zur Geschäfts- und Betriebsübernahme mit. Der Bundesminister für Verkehr erklärt danach den Übergang der Geschäfte für vollzogen. Der Tag des Übergangs ist durch den Bundesminister für Verkehr im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

(4) Es treten außer Kraft:

a) das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) in der Fassung des § 8 Absatz 2a des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBl. S. 95),

b) die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn vom 5. Juli 1939 (RGBl. I S. 1213) in der Fassung des § 8 Absatz 2 des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBl. S. 95),

c) §§ 2 und 8 Absatz 2 des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr vom 12. September 1948 (WiGBl. S. 95),

d) das Gesetz des Landes Baden vom 18. Februar 1948 über die Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 30), die Bekanntmachung der Landesregierung des Landes Rheinland-Pfalz vom 10. Dezember 1947 über das Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (Verordnungsblatt der Landesregierung Rheinland-Pfalz S. 483), das Gesetz des Landes Württemberg-Hohenzollern vom 1. August 1947 über das Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (Regierungsblatt für das Land Württemberg-Hohenzollern S. 49), sowie das auf diesen Landesgesetzen beruhende Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen vom 25. Juni 1947 mit der Satzung der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen vom gleichen Tage.

§ 55

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom . . . . in Kraft.

Begründung

Allgemeiner Teil

Nach Artikel 87 Absatz 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 werden die „Bundeseisenbahnen" in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt. Unter den „Bundeseisenbahnen" ist der gesamte Vermögenskomplex zu verstehen, der nach den Vorstellungen des Bundesbahngesetzes unter dem Namen „Deutsche Bundesbahn" als Sondervermögen des Bundes („Bundeseisenbahnvermögen") verwaltet wird (über die Begriffsbestimmung und Abgrenzung des Sondervermögens vgl. Begründung, besonderer Teil zu § 1).

Die Deutsche Bundesbahn ist im Rechtssinne nicht Nachfolgerin der Deutschen Reichsbahn vor dem Zusammenbruch vom 8. Mai 1945, auch nicht unter Beschränkung auf die im Bundesgebiet belegenen Strecken und sonstigen Vermögensobjekte. Sie ist vielmehr eine einheitliche Vermögensmasse des Bundes, vereinigt aus der früheren „Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet"[1]), aus den in den drei Ländern des französischen Besatzungsgebietes Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern belegenen Strecken und sonstigen Vermögensobjekten der früheren Reichseisenbahnen, die durch das Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen vom 25. Juni 1947 zu einer einheitlichen Betriebsgemeinschaft zusammengeschlossen wurde und aus einigen außerhalb des Bundesgebietes belegenen Strecken und sonstigen Vermögensobjekten, die schon früher Bestandteile des Reichseisenbahnvermögens waren. Seit dem Übergang der Staatseisenbahnen auf das Deutsche Reich am 1. April 1920[2]) sind die Staatseisenbahnen in Deutschland Reichsvermögen gewesen („Reichseisenbahnvermögen"). Das galt auch während der Zeit der Deutschen Reichsbahngesellschaft von 1924 bis 1937, die zwar dem Reich gegenüber ein eigenes Rechtssubjekt war, aber eine reine Betriebsgesellschaft darstellte und das Eigentum beim Reich als Vermögensträger beließ. Die Verordnungen über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 (RGBl. I S. 57), das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272), das Reichsbahngesetz vom 30. März 1930 (RGBl. II S. 369), das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47) und das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939, RGBl. I S. 1205) gehen einheitlich von der Vermögensträgerschaft des Reiches aus.

Das Aufbaugesetz der Bizone bestimmte in § 2 Absatz 3, daß die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet" ein „Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung bleibt", regelt aber nicht die Frage, wer der Träger dieses Sondervermögens sei. Insbesondere wurde nicht bestimmt, daß das Ver-

---

[1]) Vgl. §§ 1, 2 und 8 des Gesetzes des Vereinigten Wirtschaftsgebietes über den Aufbau der Verwaltung für Verkehr — Aufbaugesetz — vom 12. September 1948, WiGBl. 1948 S. 95, und das nach § 8 Absatz 2 a des Aufbaugesetzes auch für die Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes fortgeltende Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939, RGBl. I S. 1205.

[2]) Vgl. Artikel 92 und Artikel 171 der Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919 — RGBl. 1919 S. 1383 — und das Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920, RGBl. 1920 S. 773.

einigte Wirtschaftsgebiet der Vermögensträger sei. Die Regelung dieser Frage wurde seinerzeit bewußt offen gelassen.

Anders verlief nach dem 8. Mai 1945 die Entwicklung innerhalb des französischen Besatzungsgebietes. Der Staatsvertrag („Abkommen") vom 25. Juli 1947 zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen bestimmte in Artikel 3 Absatz 2 ausdrücklich:

> „Das den ehemaligen Reichseisenbahnen gewidmete Reichsvermögen (Reichseisenbahnvermögen) in den Gebieten der vertragsschließenden Länder wird Eisenbahnvermögen jedes der vertragsschließenden Länder."

Die Länder Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern unterzeichneten kraft landesgesetzlicher Regelung das „Abkommen" nur mit dem Vorbehalt, daß der endgültigen Regelung der vermögensrechtlichen Auseinandersetzung zwischen dem Reich und den Ländern und der künftigen Gestaltung des Verkehrswesens nicht vorgegriffen werde, und daß die Länder insoweit die übertragenen Vermögenswerte nur zu treuen Händen übernehmen[3]). Die Länder Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern wurden bezüglich des in ihrem Gebiet belegenen ehemaligen Reichseisenbahnvermögens nur treuhänderische (fiduziarische) Eigentümer.

Das Land hat durch § 2 des Landesgesetzes über die Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen vom 18. Dezember 1947[4]) lediglich bestimmt, daß die Genehmigung des „Abkommens" unter dem Vorbehalt erfolge, daß der endgültigen Regelung der vermögensrechtlichen Auseinandersetzung zwischen dem Reich und den Ländern und der künftigen Gestaltung des Verkehrswesens nicht vorgegriffen werde. Das Land Baden ist, da ein fiduziarischer Eigentumsvorbehalt nicht vorliegt, schlechthin Eigentümer des in seinem Gebiete belegenen Reichseisenbahnvermögens geworden.

Artikel 134 Absatz 1 des Grundgesetzes bestimmt, daß das Vermögen des Reiches grundsätzlich Bundesvermögen wird. Das Nähere soll gemäß Artikel 134 Absatz 4 des Grundgesetzes durch Bundesgesetz geregelt werden. Zum Vollzug dieser Bestimmung des Grundgesetzes ist ein Bundesgesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn in Vorbereitung, das mit Zustimmung des Bundesrates ergehen wird, dessen § 1 Absatz 1 feststellt:

> „Das Eigentum und alle sonstigen Vermögenswerte des Deutschen Reiches, die zum bisherigen Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn" gehören, sind mit Wirkung vom 24. Mai 1949 als „Sondervermögen Deutsche Bundesbahn" Vermögen des Bundes."

Nach dem vorliegenden Entwurf soll die „Deutsche Bundesbahn" ein öffentlich-rechtliches Unternehmen (Anstalt des öffentlichen Rechts) ohne eigene Rechtspersönlichkeit sein. Die in den Reichsbahngesetzen von 1924 und 1930 getroffene Regelung („Deutsche Reichsbahngesellschaft" als selbständiges Rechtssubjekt) ist für die Deutsche Bundesbahn bewußt nicht übernommen worden. Der ge-

[3]) Vgl. die Schlußformel der Bekanntmachung des Abkommens unter lfd. Nr. 226 im Verordnungsblatt der Landesregierung Rheinland-Pfalz vom 10. Dezember 1947 und Artikel 2 des Gesetzes des Landes Württemberg-Hohenzollern über das Abkommen zur Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen, Regierungsblatt für das Land Württemberg-Hohenzollern 1948 Nr. 9 vom 3. Mai 1948.

[4]) Vgl. Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 11/12 vom 1. März 1948.

samte Vermögenskomplex des Bundes, der unter dem Namen „Deutsche Bundesbahn" zusammengefaßt ist, (das „Bundeseisenbahnvermögen") wird von den dazu berufenen Organen der Bundesrepublik Deutschland als Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung verwaltet. Es ist von dem übrigen Vermögen des Bundes sowie von den sonstigen Rechten und Verbindlichkeiten des Bundes getrennt zu halten. Seine Haftung beschränkt sich auf die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn einschließlich ihrer zonalen, regionalen und örtlichen Vorgänger aus der Zeit vom 8. Mai 1945 bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes. Es soll in einer Art und Weise verwaltet werden, daß die Deutsche Bundesbahn die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst bestreiten kann. Für ihre geschäftliche Tätigkeit besitzt die Deutsche Bundesbahn teilweise Handlungsfähigkeit im Rechtsverkehr. Sie kann unter ihrem Namen Rechtsgeschäfte vornehmen, klagen und verklagt werden.

Das Gesetz vertritt eindeutig den Standpunkt einer weitgehenden Autonomie für die Geschäftsgebarung und die Betriebsführung des Unternehmens „Deutsche Bundesbahn". Das im Gesetz verwirklichte Prinzip der Autonomie kann aber nicht ein absolutes, sondern nur ein relatives sein. Das Bundeseisenbahnvermögen ist Bundesvermögen, das einen Wert von vielen Milliarden DM repräsentiert. Die geschäftliche Tätigkeit der Deutschen Bundesbahn greift mit ihren Beförderungsleistungen für Personen und Güter tief in das gesamte Leben der deutschen Volkswirtschaft ein. Über eine halbe Million Arbeitnehmer finden mit ihren Familien in dem Unternehmen ihre Existenz. Ein Unternehmen von der Größe und der wirtschaftlichen Bedeutung der Deutschen Bundesbahn kann nicht völlig vom Staate losgelöst bleiben, sondern muß sich ihm in sinnvoller Weise einfügen. Wenn es als eine Art „kaufmännischen Unternehmens" auch gehalten ist, im Auf und Ab der Wirtschaftskonjunktur nach den besten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen erfolgreich zu arbeiten, so findet dieses privatwirtschaftliche Handeln seine Grenze dort, wo die Interessen der deutschen Volkswirtschaft gewahrt werden müssen. Außerdem bleibt für die geschäftliche Tätigkeit der Deutschen Bundesbahn zu beachten, daß eine Vermögensmasse dieses Umfangs auch ein erhebliches eigenes politisches Schwergewicht hat. Das darf aber nicht dazu führen, daß die Deutsche Bundesbahn zu ihrem Nachteil und zum Nachteil der Bundesrepublik und des deutschen Volkes zu einem „Staat im Staate" wird. Vielmehr müssen die Richtlinien der Politik der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik, auch für die Deutsche Bundesbahn verbindlich sein. Es ist eine Hauptaufgabe des Gesetzes, den richtigen Ausgleich zwischen der Freiheit der Bundesbahn in ihrer geschäftlichen Tätigkeit und der Bindung an die öffentliche Gewalt des Staates (des Bundes) zu finden. Nur durch eine Synthese, die beiden Gesichtspunkten gerecht wird, ist es möglich, die rechtliche Grundlage für eine in ihrer Geschäftsführung erfolgreiche und den Interessen des deutschen Volkes und der deutschen Gesamtwirtschaft dienende deutsche staatliche Eisenbahn zu schaffen.

Als oberste Organe der Deutschen Bundesbahn kennt das Bundesbahngesetz das

„Direktorium"

und den

„Verwaltungsrat".

Für die oberste Geschäftsleitung eines so großen Unternehmens gibt es entweder das Präsidialsystem oder das Kollegialsystem. Nach dem Präsidialsystem liegt die oberste Verantwortung der Geschäftsführung in den Händen einer Einzelpersönlichkeit („Generaldirektor"). Dabei ist es gleichgültig, ob dieser Generaldirektor sein Amt allein führt, oder ob ihm ein kleiner Kreis nächster Gehilfen als Ratgeber beigegeben ist („Direktoren" als Abteilungsleiter einer Hauptverwaltung). Nach dem Kollegialsystem wird die oberste Verantwortung einem kleinen Gremium hochqualifizierter Fachleute übertragen, die zur gesamten Hand für die Geschäftsleitung verantwortlich sind.

Der vorstehende Gesetzentwurf sieht das Kollegialsystem vor, und zwar vor allem wegen des außerordentlichen Umfanges der Geschäftslast, die die oberste Geschäftsleitung eines solchen Unternehmens mit sich bringt. Sie kann von einer einzelnen Persönlichkeit auch dann nicht bewältigt werden, wenn ihr ein ständiger Stellvertreter beigegeben ist. Bei der vielgestaltigen Tätigkeit des Unternehmens muß die oberste Leitung aus mehreren sich ergänzenden Persönlichkeiten verschiedener Fachrichtungen (insbesondere Techniker, Wirtschaftler, Finanzleute) bestehen. Eine Verminderung der Schlagkraft der Geschäftsleitung gegenüber dem „monokratischen" Präsidialsystem braucht nicht befürchtet zu werden. Das aus drei Mitgliedern bestehende Direktorium wird mit Rücksicht auf seine Bedeutung auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und auf Grund eines besonderen Beschlusses der Bundesregierung vom Bundespräsidenten auf fünf Jahre ernannt. In der Regel werden die Mitglieder des Direktoriums aus dem Dienst der Bundesbahn selbst herauswachsen. Das Gesetz will aber die Möglichkeit nicht ausschließen, in Ausnahmefällen auch hervorragend tüchtige „Außenseiter", die nicht aus dem Dienst der Bahn hervorgegangen sind, für die oberste Geschäftsleitung zu gewinnen.

Unter dem Direktorium steht als oberste fachliche Verwaltungsbehörde der Deutschen Bundesbahn die Hauptverwaltung, die sich in Abteilungen gliedert, deren Leiter die Dienstbezeichnung „Direktor der Deutschen Bundesbahn" führen. Unter der Hauptverwaltung werden in zwei Stufen der Verwaltung die Mittelbehörden der Deutschen Bundesbahn (Eisenbahndirektionen und zentrale Ämter) und die Außenbehörden tätig. Die Einzelheiten der inneren Organisation regelt die Verwaltungsordnung.

Dem Gedanken des Kollegialprinzips entspricht es, daß die Mitglieder des Direktoriums für die Führung der Geschäfte gemeinsam verantwortlich sind. Das Direktorium leitet die Geschäfte und vertritt die Deutsche Bundesbahn gerichtlich und außergerichtlich. Der Vorsitzer des Direktoriums soll die Funktion eines geschäftsleitenden Vorsitzenden haben, dagegen nicht Entscheidungsbefugnis gegenüber den übrigen Mitgliedern besitzen, er ist nur „primus inter pares". Eine Majorisierung eines Mitgliedes des Direktoriums durch die beiden anderen Mitglieder soll nicht stattfinden. Abstimmungen im Direktorium erfolgen stets mit dem Ziele gemeinsamer, einheitlicher Willensbildung.

Neben dem Direktorium wird als weiteres wichtiges Organ der Deutschen Bundesbahn in oberster Stufe ein Verwaltungsrat tätig. Für ein kollegiales Organ dieser Art neben der Geschäftsleitung bestehen drei Möglichkeiten rechtlicher Ausgestaltung:

a) Es wird ein „echter Verwaltungsrat" mit unbeschränkter Zuständigkeit als oberstes Aufsichts-

und Leitungsorgan über der Geschäftsleitung geschaffen. Ein solcher Verwaltungsrat kann sich nach seiner eigenen Entscheidung mit bindender Wirkung für die Geschäftsleitung mit allen allgemeinen Fragen, die für die Geschäftsführung von Bedeutung sind und mit allen wichtigen Einzelfragen befassen und seinen Wirkungskreis selbst bestimmen (Kompetenz-Kompetenz).

b) Im Gegensatz hierzu steht der „Verwaltungsbeirat“, durch den keine Entscheidungen gefällt werden, der vielmehr lediglich mit der Sachkunde seiner Mitglieder der Geschäftsleitung beratend zur Seite steht, dessen Ratschläge die Geschäftsleitung aber rechtlich nicht binden.

c) Es kann eine mittlere Lösung gewählt und ein „Verwaltungsrat mit beschränktem Wirkungskreis“ geschaffen werden.

Diesen letzteren Weg geht das Bundesbahngesetz. Der Verwaltungsrat, der aus einem nicht allzugroßen Kreis besonders erfahrener Fachleute besteht, soll durch Beschluß bei den wichtigsten Verwaltungsakten im Leben der Deutschen Bundesbahn mitwirken, insbesondere beim Wirtschaftsplan nebst Stellenplan und beim Jahresabschluß. Seine Zuständigkeit wird im Gesetz selbst durch eine erschöpfende Aufzählung — Katalog — (vgl. § 12 Absatz 1) umgrenzt. Im Verwaltungsrat müssen nicht nur die besten Sachkenner des Verkehrswesens und Wirtschaftslebens, insbesondere des Eisenbahnwesens, sitzen, der Verwaltungsrat muß auch zugleich durch die Art seiner Zusammensetzung Gewähr dafür bieten, daß er im Gesamtbereich des deutschen Soziallebens und der deutschen Wirtschaft bei allen Partnern eine ausreichende Resonanz findet. Deshalb sollen in dem Verwaltungsrat alle Länder der Bundesrepublik einschließlich Berlin und die Vertreter der gewerblichen Wirtschaft, der Ernährungs- und Landwirtschaft, der Gewerkschaften, des Finanzwesens und der Wissenschaft vertreten sein. Wesentlich ist für die erfolgreiche Arbeit der Mitglieder, daß sie ein freies, kein gebundenes Mandat besitzen, also an keinerlei Weisungen und Aufträge „von außen“ gebunden sind. Die Bedeutung des Verwaltungsrats wird dadurch erhöht, daß er seinen Präsidenten und seinen Vizepräsidenten selbst wählt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr durch Beschluß der Bundesregierung ernannt. Dies entspricht der Bedeutung des Verwaltungsrates.

Das Bundesbahngesetz will eine echte Synthese zwischen der Freiheit der Deutschen Bundesbahn in ihrer Geschäftsführung und ihrer Bindung an die staatliche Ordnung finden. Der Verwirklichung dieses Zieles dienen die Bestimmungen über die Aufsicht, die vom Bundesminister für Verkehr als dem nach Artikel 65 des Grundgesetzes zuständigen Fachminister und in Einzelfällen von der Bundesregierung ausgeübt wird. Der Bundesminister für Verkehr hat der Regierung und den gesetzgebenden Körperschaften (Bundestag und Bundesrat) dafür einzustehen, daß sich die Deutsche Bundesbahn bei ihrem geschäftlichen Handeln im Rahmen der Bundespolitik hält. Außerdem ist es die oberste Aufgabe des Bundesministers für Verkehr, die Interessen der Deutschen Bundesbahn mit denjenigen der übrigen Verkehrsmittel und Verkehrsträger in Einklang zu bringen. Zur Verwirklichung dieser beiden Zwecke besitzt er ein Anordnungsrecht gegenüber der Deutschen Bundesbahn. Dieses Anordnungsrecht soll in der Praxis die seltene Ausnahme bilden und darf keineswegs zu

einem „ständigen Hineinregieren“ des zuständigen Fachministers in den Geschäftsbetrieb führen. Der Bundesminister für Verkehr ist für die gesetzmäßige Verwaltung der Deutschen Bundesbahn, für die ordnungsmäßige Betriebsführung und für die Anpassung und Weiterentwicklung der Anlagen und Betriebsmittel an den jeweiligen Stand der Technik kraft Gesetzes verantwortlich. Für besonders wichtige Verwaltungsakte im Leben der Deutschen Bundesbahn ist seine Genehmigung vorbehalten. Das gilt insbesondere für den Wirtschaftsplan samt Stellenplan und für dessen wesentliche Änderungen innerhalb des Geschäftsjahres. Gegenüber Beschlüssen des Verwaltungsrates, die wichtige Interessen der Bundesrepublik, eines Bundeslandes oder der Deutschen Bundesbahn selbst gefährden, hat er ein Einspruchsrecht. Beim Bundesminister für Verkehr liegt die Tarifhoheit, die ein besonders wichtiges Mittel zur Erfüllung seiner Koordinierungsaufgabe darstellt.

Da die Deutsche Bundesbahn als Bundesverwaltung geführt wird, die Erfüllung ihrer Aufgaben öffentlicher Dienst ist und ihre Dienststellen regelmäßig Bundesbehörden bilden, sind die Verwaltungsangehörigen der Deutschen Bundesbahn — gleichgültig, ob es sich um Beamte, Angestellte oder Arbeiter handelt, — öffentliche Bedienstete des Bundes. Die Bundesbahnbeamten sind unmittelbare Bundesbeamte. Das Direktorium ist oberster Dienstvorgesetzter und Vorgesetzter aller Verwaltungsangehörigen der Deutschen Bundesbahn und oberste Dienstbehörde aller Bundesbahnbeamten. Eine Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr als des zuständigen Fachministers, der Bundesregierung und des Bundespräsidenten in den Personalangelegenheiten der leitenden obersten Bediensteten der Deutschen Bundesbahn wird dadurch nicht ausgeschlossen.

Für die Bundesbahnbeamten gelten im allgemeinen die gleichen beamtenrechtlichen und besoldungsrechtlichen Vorschriften wie für die übrigen Verwaltungsangehörigen des Bundes. Die Eigenart des Dienstes bei der Deutschen Bundesbahn erfordert aber eine Reihe von Sondervorschriften, insbesondere für die Verwendung auf anderen Dienstposten, die Dienstbezüge, die Belohnungen und Vergütungen und die Dienstzeit. Auch das Bundesbahngesetz sichert, wie die früheren Reichsbahngesetze, die gesetzlichen Sozialeinrichtungen der Deutschen Bundesbahn und ist auf Erhaltung und Förderung der betrieblichen Einrichtungen und Selbsthilfeeinrichtungen abgestellt. Für eine kurze Übergangszeit sieht das Gesetz zum Zwecke der Reorganisierung der Deutschen Bundesbahn auf personellem Gebiet die Möglichkeit vor, Bundesbahnbeamte unter Einsparung von Planstellen in den Wartestand zu versetzen.

Die Vorschriften über die Geschäftsführung der Deutschen Bundesbahn sollen die Bahn in den Stand setzen, ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst bestreiten kann. Eingehende Bestimmungen über den Wirtschaftsplan, den Jahresabschluß und die Wirtschafts- und Rechnungsprüfung tragen sowohl dem Gedanken relativer Autonomie, wie dem Erfordernis der Mitwirkung staatlicher Aufsichtsorgane Rechnung. Die Deutsche Bundesbahn ist berechtigt, selbständig Kredite aufzunehmen, die jede mögliche Rechtsform haben können. Bei bestimmten Arten langfristiger Verschuldung oder bei bestimmter Höhe der Kredite ist eine Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen als unerläßlich vorgesehen. Da die Bundesrepublik Deutschland als der eigentliche Vermögensträger des Sonderver-

mögens „Deutsche Bundesbahn“ anzusehen ist, hat die Deutsche Bundesbahn an die Bundeskasse für jedes Geschäftsjahr als Gegenleistung für die Ausübung des Betriebsrechts eine feste Abgabe in Höhe von 50 Millionen DM zu leisten. Darüber hinaus ist die Möglichkeit vorgesehen, daß die Deutsche Bundesbahn eine Abgabe gemäß § 32 an die allgemeine Bundeskasse zu leisten hat, jedoch nur dann, wenn der Dienst der Kredite erfüllt ist und die notwendigen Rückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgebracht sowie regelmäßig die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsrücklagen und notwendigen Sonderrücklagen bedient sind. Wenn ein Jahresabschluß der Bahn mit einem Fehlbetrage abschließt, so hat künftig die Bundesregierung als oberstes Verwaltungsorgan des Vermögensträgers durch Beschluß mit bindender Wirkung für die Bahn das Notwendige zu bestimmen. Die Vorschläge dafür, welche Lösung zur Abdeckung eines Fehlbetrages gefunden werden soll und welche finanziellen, insbesondere welche Kreditmaßnahmen in einem solchen Falle erforderlich sind, gehen vom Bundesminister für Verkehr gemeinsam mit dem Bundesminister der Finanzen aus, nachdem vorher der Verwaltungsrat der Bundesbahn verantwortlich gehört worden ist.

Bei der Gestaltung der verwaltungsrechtlichen Vorschriften des Bundesbahngesetzes war der Grundsatz maßgebend, die bewährten Bestimmungen des Reichsbahngesetzes von 1939 möglichst aufrechtzuerhalten. Die Bestimmung über die Planfeststellung, das Enteignungsrecht, die Sicherheit der Betriebsanlagen und Fahrzeuge, das Zwangsverfahren, die Beiträge und Gebühren und das Gewerberecht lehnen sich daher mit wenigen Änderungen an den bisherigen Rechtszustand an.

Mit Rücksicht auf den föderativen Charakter des Bundes erscheint es angemessen, den Ländern eine gewisse Einwirkungsmöglichkeit auf das geschäftliche Handeln der Bundesbahn zu geben, die über die Beteiligung der Länder am Verwaltungsrat und eine Mitwirkung der Länder in Spezialfällen, wie z. B. bei der Planfeststellung hinausgeht. Ein besonderer Abschnitt des Gesetzes, der den Titel „Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern“ trägt, will dem Ziele dienen, ein möglichst enges Vertrauensverhältnis zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden (den Verkehrsministern und Verkehrssenatoren der Länder) einerseits und der Geschäftsleitung (Direktorium), der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und den höheren Bundesbahnbehörden (Eisenbahndirektionen, zentrale Ämter) andererseits zu sichern. Deshalb besteht eine gegenseitige Pflicht zur Unterrichtung über Verkehrsvorgänge von grundsätzlicher Bedeutung und ein umfassendes gegenseitiges Auskunftsrecht; ferner werden die Länder bei wichtigen organisatorischen Veränderungen, bei wichtigen Personalmaßnahmen, bei der Tariffortbildung, bei wichtigen Verkehrsplanungen sowie bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen eingeschaltet. Das Gesetz begründet auch einen Anspruch der Länder und des Bundes (allgemeines Bundesvermögen) gegenüber dem Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ auf Freifahrt der Mitglieder ihrer gesetzgebenden Köperschaften (Landtage, Bundestag, Bundesrat) und sieht die Möglichkeit vor, daß die Deutsche Bundesbahn im Auftrage eines Landes nach dessen Weisungen und für dessen Rechnung Geschäfte der Landesverkehrsverwaltung, insbesondere der Eisenbahnaufsicht, übernimmt. Eine ausdrückliche gesetzliche Bestimmung regelt das Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Ländern und der Deutschen Bundesbahn, die bei der Ausübung der Mitwirkungsrechte

der Länder entstehen können. In diesen Fällen soll der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn, in dem die Länder maßgebend vertreten sind, und in letzter Instanz die Bundesregierung entscheiden, falls es dem Bundesminister für Verkehr nicht gelingt, vorher einen Ausgleich herbeizuführen. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen, die das Verhältnis zwischen Bundesbahn und Ländern regeln, ist das Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung berufen.

Zur Ausführung des Bundesbahngesetzes bedarf der Bundesminister für Verkehr als zuständiger Fachminister der gesetzlichen Ermächtigung zum Erlaß der notwendigen Verwaltungsvorschriften. Für die Bundesregierung ist eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen zur Vereinheitlichung des Personal-, Besoldungs- und Versorgungswesens vorgesehen. Der Bundesminister für Verkehr ist für die erste Einrichtung der obersten Organe der Deutschen Bundesbahn (Direktorium und Verwaltungsrat) verantwortlich und hat dafür einzustehen, daß die Deutsche Bundesbahn nach Inkrafttreten des Gesetzes alsbald als einheitliches Verkehrsunternehmen handlungsfähig ist. Nach Schaffung einer einheitlichen Bundesbahnverfassung auf Grund des Bundesbahngesetzes werden eine Reihe bisher geltender früherer Bestimmungen außer Kraft treten, insbesondere das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939 und das Abkommen über die Errichtung einer Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen vom 25. Juni 1947 und die einschlägigen Gesetze der Länder des französischen Besatzungsgebietes. Durch das Bundesbahngesetz wird für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland den staatlichen Eisenbahnen als Unternehmen „Deutsche Bundesbahn“ nach dem Zusammenbruch zum ersten Male wieder eine einheitliche rechtliche Ordnung gegeben, die die Deutsche Bundesbahn befähigen soll, nicht nur im Inlande, sondern auch gegenüber auswärtigen Staaten die ihr zufallende große Verkehrsaufgabe dauernd ordnungsgemäß und erfolgreich zu erfüllen.

Das Gesetz gliedert sich in folgende acht Abschnitte:

Rechtsstellung	§§ 1 bis 6
Direktorium der Deutschen Bundesbahn	§§ 7 bis 9
Verwaltungsrat	§§ 10 bis 13
Aufsicht	§§ 14 bis 18
Personalwesen	§§ 19 bis 25
Wirtschaftsführung	§§ 26 bis 34
Verwaltungsrechtliche Vorschriften	§§ 35 bis 41
Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern	§§ 42 bis 51
Schlußbestimmungen	§§ 52 bis 55

Die näheren Erläuterungen zu den einzelnen Abschnitten und Paragraphen gibt die folgende Einzelbegründung.

Besonderer Teil

Erster Abschnitt

Rechtsstellung

Im Ersten Abschnitt des Bundesbahngesetzes wird die Rechtsstellung des Unternehmens „Deutsche Bundesbahn“ behandelt. Das Bundesbahnvermögen bildet ein Sondervermögen des Bundes neben dem sonstigen Bundesvermögen. Das Gesetz klärt zunächst die besondere Rechtsstellung dieses Sondervermögens. Die Fragen der Haftungsbeschränkung und der partiellen Handlungsfähigkeit im Rechtsverkehr werden geregelt. Aus der eigenen Wirtschafts- und Rechnungsführung ergeben sich die für Verwaltung und Betriebsführung entscheidenden Grundsätze, u. a. auch der Abgeltungsgrundsatz zwischen der Deutschen Bundesbahn und den übrigen Verwaltungseinheiten des Bundes für gegenseitig erbrachte Leistungen. Für den Behördenkörper der Deutschen Bundesbahn, in dessen Bereich die Verwaltungsangehörigen öffentlichen Dienst leisten, wird die „Verwaltungsordnung für die Deutsche Bundesbahn“ die Einzelregelung der inneren Organisation bringen.

Zu § 1 (Sondervermögen):

Die Bezeichnung „Deutsche Bundesbahn“ ist nicht nur der Name für das größte öffentlich-rechtliche Unternehmen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland, sondern zugleich der Begriff des Bundeseisenbahnvermögens als Ganzes im Gegensatz zum übrigen Vermögen des Bundes. Zum Bundeseisenbahnvermögen gehören — beschränkt auf das Bundesgebiet (einschl. einiger im Ausland belegener Strecken und sonstiger Vermögensobjekte) — die gleichen Vermögensgegenstände (Sachen und Rechte), die nach § 6 des Reichsbahngesetzes vom 30. März 1930 (RGBl. II S. 369) und nach § 1 des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 (RGBl. I S. 1205) zum Reichseisenbahnvermögen gehört hatten. Zum Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ gehören demnach insbesondere die folgenden Gegenstände: Die Grundstücke und Anlagen, die der Abwicklung und Sicherung des Betriebes und Verkehrs zu dienen bestimmt sind, die Betriebsmittel und die Anlagen zu deren Instandsetzung, ferner die Zubehörstücke der Eisenbahnen und der Eisenbahngrundstücke, der Kraftfahrbetrieb der Deutschen Bundesbahn mit seinen Fahrzeugen und seinen baulichen Anlagen, alle übrigen Nebenbetriebe, wie z. B. die Fährbetriebe, die Bodensee-Dampfschiffahrt, einige Häfen usw. Außerdem gehören zum Bundeseisenbahnvermögen die Betriebsvorräte, Kassenbestände, Bankguthaben und Wertpapiere der Deutschen Bundesbahn, ihre Beteiligungen an anderen Unternehmungen, der für die Verwaltungs- und Wohnzwecke bestimmte Grundbesitz sowie alle mit Teilen des Eisenbahnvermögens verbundenen Rechte und Verbindlichkeiten sowie alles, was zum Bundeseisenbahnvermögen im Laufe der Zeit hinzuerworben wird.

Träger des Bundeseisenbahnvermögens ist die Bundesrepublik Deutschland als öffentlich-rechtliches Rechtssubjekt. Diese Regelung entspricht den Reichsbahngesetzen von 1924, 1930 und 1939, steht aber zum Teil im Gegensatz zu den gesetzlichen Regelungen, die seit dem Frühjahr 1945 sowohl im früheren Vereinigten Wirtschaftsgebiet, wie für die französische Zone ergangen sind (Vgl. Begründung — Allgemeiner Teil —). Die in § 1 vorgesehene Regelung der Vermögensträgerschaft des Bundes entspricht den Bestimmungen des Artikels 134 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland

vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1), der die Möglichkeit einer Regelung der Einzelheiten der Vermögensübernahme durch einfaches Bundesgesetz offenläßt.

Wenn die Deutsche Bundesbahn auch ein vom übrigen Vermögen des Bundes getrenntes Sondervermögen mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung darstellt, so ist doch festzuhalten, daß es sich um Bundesvermögen handelt, für dessen rechtliches und wirtschaftliches Schicksal die Bundes-Regierung als Ganzes und der Bundesminister für Verkehr als zuständiger Fachminister im besonderen verantwortlich bleiben (Artikel 65 des Grundgesetzes). Der Begriff des Sondervermögens mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung hat sich im übrigen gegenüber dem Reichsbahngesetz von 1939 nicht geändert.

Zu § 2 (Stellung im gerichtlichen und außergerichtlichen Verkehr):

Nach der Notverordnung vom 12. Februar 1924 — Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ — und den Reichsbahngesetzen vom 30. August 1924 und vom 30. März 1930 — „Deutsche Reichsbahngesellschaft“ — war die Deutsche Reichsbahn eine von der Staatspersönlichkeit des Reiches verschiedene, selbständige juristische Person des öffentlichen Rechts. Nach dem Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 entbehrte die Deutsche Reichsbahn des Charakters einer besonderen Rechtspersönlichkeit. Sie war mit dem Staat (mit dem „Reich“) identisch. Verwaltungsmäßig stellte sie eine besonders behandelte „statio fisci“ dar. — Die organisatorische und wirtschaftliche Loslösung der Deutschen Bundesbahn aus der unmittelbaren bürokratischen Staatsverwaltung macht es notwendig, ihr im Rechtsverkehr eine gewisse eigene Handlungsfähigkeit zu geben. Wenn sie auch selbst nicht rechtsfähig ist, so muß sie doch unter ihrem Namen Rechtsgeschäfte vornehmen, klagen und verklagt werden können. Die allgemeine Regelung in § 2 Absatz 1 und die Bestimmungen in § 2 Absatz 2 (Allgemeiner Gerichtsstand) des Entwurfs entsprechen der Regelung in § 2 des Reichsbahngesetzes von 1939. Die Deutsche Bundesbahn handelt auch in Zukunft im rechtsgeschäftlichen Verkehr unter ihrem eigenen Namen.

Zu § 3 (Bundeseisenbahnvermögen):

Die in Absatz 1 ausgesprochene Trennung des Bundeseisenbahnvermögens vom übrigen Bundesvermögen ergibt sich aus dem Begriff des Sondervermögens und dem Grundsatz eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung für dieses Sondervermögen. Das gleiche gilt von der Haftungsbeschränkung des Bundes für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn und die Haftungsbeschränkung des Bundeseisenbahnvermögens auf die Verbindlichkeiten des Unternehmens.

Während die Deutsche Bundesbahn nach dem Gesetz nicht Rechtsnachfolgerin der früheren Deutschen Reichsbahn vor dem 8. Mai 1945 ist, muß die Deutsche Bundesbahn für die Verbindlichkeiten eintreten, die nach dem 8. Mai 1945 beim Betrieb von früheren Strecken der Deutschen Reichsbahn im heutigen Bundesgebiet (einschließlich einiger Auslandsstrecken) entstanden sind. In Betracht kommen Verbindlichkeiten aus Eisenbahnbetrieben örtlicher, regionaler und zonaler Art. Die wichtigsten Anwendungsfälle dieser Bestimmung sind die Verbindlichkeiten der (früheren) „Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen.

Zu § 4 (Verwaltung und Betriebsführung):

Die Ausbildung der Deutschen Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung, die aus Gründen praktischer Zweckmäßigkeit erfolgt, darf nicht dazu führen, daß die Deutsche Bundesbahn dem Einfluß der obersten Staatsorgane der Bundesrepublik entzogen wird. Vordringlichste Aufgabe der Gesetzgebung für die Deutsche Bundesbahn und ihre Betriebsführung ist es, eine ordnungsmäßige Wirtschaft mit ausgeglichenem Haushalt sicherzustellen und auf diese Weise dauernd die Kreditfähigkeit des Unternehmens gegenüber dem In- und Ausland zu gewährleisten. Aus diesem Grunde muß die Deutsche Bundesbahn, die kein von privatem Gewinnstreben geleitetes Unternehmen sein soll, einen gesunden Mittelweg zwischen gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen und betriebswirtschaftlichen Erfordernissen finden. Die betriebswirtschaftlichen Grundsätze für den Betrieb und die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn müssen gewährleisten, daß die Bahn in der Lage ist, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen selbst zu bestreiten. Dies kann natürlich nur für die in einer ordentlichen Betriebsrechnung zu vertretenden Ausgaben gelten. Für die Kriegsschäden und Kriegsfolgelasten wird eine besondere Regelung zugunsten der Bundesbahn getroffen werden müssen. Die Rücksicht auf die Interessen der deutschen Volkswirtschaft schließt die Anwendung betriebswirtschaftlicher Grundsätze nicht aus. Vor allem muß die Bahn aus den oft zu schwerfälligen Formen der kameralistischen Staatsverwaltung losgelöst werden. Rationalisierung aller Dienstzweige zur Senkung der Selbstkosten und Steigerung der Leistungen werden die unverrückbaren Ziele des betriebswirtschaftlichen Handelns der Deutschen Bundesbahn sein müssen.

Bei aller Beachtung betriebswirtschaftlicher Grundsätze ist daran festzuhalten, daß die Deutsche Bundesbahn die Aufgabe hat, dem deutschen Volke und seiner Wirtschaft zu dienen. Ihre Blickrichtung muß eine andere sein als die eines reinen Gewerbebetriebes, dessen Streben in erster Linie der Erzielung von Gewinn gilt. Sie erfüllt öffentliche Aufgaben und die Erfüllung dieser Aufgaben ist öffentlicher Dienst. Die Regelung des Gesetzes ist die gleiche wie in § 3 Absatz 3 Satz 2 des Reichsbahngesetzes von 1939.

Zu § 5 (Leistungen für andere Verwaltungen):

Aus dem Grundsatz des Sondervermögens ergibt sich zwangsläufig der Grundsatz der gegenseitigen Abgeltung von Leistungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den übrigen Verwaltungseinheiten des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der gemeindlichen Selbstverwaltung.

Nur aus ganz besonderen rechtlichen Gründen (vgl. z. B. § 46 „Freifahrt“) wird von dem Abgeltungsgrundsatz abgewichen werden können. Der Abgeltungsgrundsatz gilt sowohl gegenüber der allgemeinen Bundesverwaltung wie auch gegenüber allen weiteren Sondervermögen des Bundes, insbesondere gegenüber der Deutschen Bundespost.

Zu § 6 (Verwaltungsaufbau):

Das Bundesbahngesetz soll die Verwaltungsorganisation der Deutschen Bundesbahn nur in großen Zügen regeln, indem es über die rechtliche Stellung des Unternehmens, über die Einrichtung der obersten Organe und über das Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zur Bundesregierung die notwendigen Bestimmungen trifft. Der

innere Verwaltungsaufbau der Deutschen Bundesbahn wird im einzelnen durch die „Verwaltungsordnung für die Deutsche Bundesbahn“ geregelt. Sie wird insbesondere Bestimmungen treffen müssen über die Gliederung des Streckenbereiches und über Einrichtung, Aufgabenbereich und Arbeitsweise der zentralen Ämter. — Die Eigenschaft der Dienststellen der Deutschen Bundesbahn als Bundesbehörden entspricht der Regelung in § 17 des Reichsbahngesetzes von 1939 und dem Artikel 2 Ziffer 1 Satz 2 des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47). Da die Dienststellen der Deutschen Bundesbahn Bundesbehörden sind, ist die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn öffentlicher Dienst.

Zweiter Abschnitt

Direktorium der Deutschen Bundesbahn

Der Zweite Abschnitt des Entwurfs bringt die grundlegenden Bestimmungen über den Aufbau und die Rechte und Pflichten des Direktoriums als des eigentlichen Organs der Geschäftsleitung.

Zu § 7 (Rechtsstellung des Direktoriums):
Der Entwurf entscheidet sich für die Einführung des Kollegialsystems in Form eines dreiköpfigen Direktoriums. Für diese Lösung spricht insbesondere die Tatsache, daß die Fülle der Geschäfte der laufenden Geschäftsleitung eines so riesigen Unternehmens wie der Deutschen Bundesbahn von einer einzigen Persönlichkeit nicht bewältigt werden kann, sondern daß hierzu ein kleiner Kreis besonders erfahrener Persönlichkeiten in gemeinsamer Arbeit zur Verfügung stehen muß. Mit Unrecht ist zu Gunsten des früheren Präsidialsystems oft vorgebracht worden, daß dieses allein in der Lage sei, die Schlagkraft der Leitung und die straffe Zusammenfassung in der Geschäftsführung zu verbürgen. Die Schaffung eines dreigliedrigen Direktoriums soll es ermöglichen, hervorragende Spitzenkräfte aus den verschiedensten Gebieten, insbesondere der Technik, der Wirtschaft und des Finanzwesens in die Leitung des Unternehmens zu berufen. Der Vorsitzer des Direktoriums ist im internen Geschäftsbereich geschäftsführender „primus inter pares“. Der Dienstbezeichnung „Generaldirektor der Deutschen Bundesbahn“ ist der Vorzug vor anderen Bezeichnungen, insbesondere vor dem Titel „Präsident“ zu geben. Daß die Mitglieder des Direktoriums die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen müssen, ergibt sich bereits aus den Bestimmungen des allgemeinen Beamtenrechts, vgl. § 26 des Deutschen Beamtengesetzes vom 26. Januar 1937 (RGBl. I S. 39) in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Deutschen Beamtengesetzes vom 25. März 1939 (RGBl. I S. 577),

des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Deutschen Beamtengesetzes vom 20. Dezember 1940 (RGBl. I S. 1645),

des Dritten Gesetzes zur Änderung des Deutschen Beamtengesetzes vom 21. Oktober 1941 (RGBl. I S. 646),

des Artikels 2 § 2 des Sechsten Gesetzes vom 9. März 1942 (RGBl. I S. 107)

sowie

der §§ 2 Buchstabe a, 3 des Gesetzes zur vorläufigen Regelung der Rechtsverhältnisse der im Dienst des Bundes stehenden Personen vom 17. Mai 1950 (BGBl. S. 207). Da die im Grundgesetz in Artikel 116 enthaltene Begriffsbestimmung des „Deutschen“ auch die Ver-

triebenen und Flüchtlinge deutscher Volkszugehörigkeit mit umfaßt, wurde auf eine besondere Bestimmung in dieser Hinsicht verzichtet. Artikel 116 des Grundgesetzes gilt aber auch hier. Neben dem Direktorium als Organ der unmittelbaren laufenden Geschäftsführung steht der Verwaltungsrat (vgl. §§ 10 bis 13), dem durch Gesetz besonders wichtige Funktionen bei der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn zugewiesen sind. Die Rechtsstellung beider Organe ist im Gesetz scharf geschieden. Daher ist es selbstverständlich, daß zwischen den Mitgliedern des Direktoriums und des Verwaltungsrates keine Personalunion bestehen kann.

A b s a t z 2 : Im Regelfalle werden die Mitglieder des Direktoriums aus dem Kreise der aktiven Beamten der Deutschen Bundesbahn entnommen werden. Die besten Fachleute sind berufen, die reiche Erfahrung vieljähriger praktischer Arbeit im Direktorium nutzbar zu machen. Daneben soll es aber auch möglich sein, hervorragende „Außenseiter" als Mitglieder des Direktoriums zu gewinnen. Die entsprechende Entwicklung bei ausländischen Bahnen, z. B. in der Schweiz, zeigt, wie fruchtbar sich eine solche Möglichkeit im praktischen Leben einer Eisenbahn auswirken kann. Die Stellung der Mitglieder des Direktoriums ist nicht als „Amt" oder „Dienstposten" im herkömmlichen Sinne des Beamtenrechts aufzufassen, sondern als eine „Funktion", die auf Zeit übertragen wird. Wird ein Bundesbahnbeamter oder ein sonstiger Beamter zum Mitglied des Direktoriums bestellt, so bleibt für die Dauer seiner Amtsführung sein bisheriger beamtenrechtlicher Status aufrecht erhalten, sein früheres Beamtenverhältnis auf Lebenszeit wird demnach nicht berührt.

A b s a t z 3 : Dem Kollegialprinzip entspricht es, daß kein Mitglied des Direktoriums den übrigen Mitgliedern übergeordnet ist. Sie tragen die Verantwortung der Geschäftsleitung zur gesamten Hand und haben gleiche Rechte und Pflichten. Der Vorsitzer des Direktoriums hat eine geschäftsleitende Funktion (vgl. Erläuterungen zu Absatz 1). Es darf in der Praxis erwartet werden, daß sich in einem Kollegium von der Art des Direktoriums Konflikte zwischen den Mitgliedern im Regelfalle ausgleichen lassen. Sollte sich ausnahmsweise eine Meinungsverschiedenheit im Direktorium nicht beheben lassen, so könnte vom Bundesminister für Verkehr oder vom Vorsitzenden des Verwaltungsrates jederzeit eine gemeinsame Sitzung des Verwaltungsrates, des Direktoriums und des Bundesministers für Verkehr anberaumt werden, in der durch gegenseitige Aussprache eine der Sache dienende Entscheidung ermöglicht wird.

A b s a t z 4 : Mit Rücksicht auf den Vermögenswert, den die Deutsche Bundesbahn als Bundesvermögen darstellt, die wirtschaftliche Bedeutung der Deutschen Bundesbahn für die Gesamtwirtschaft und die Zahl der in ihrem Dienst Beschäftigten kommt den Mitgliedern des Direktoriums als dem eigentlichen Organ der Geschäftsleitung eine so überragende Bedeutung zu, daß ihre Ernennung durch das oberste Staatsorgan der Bundesrepublik Deutschland, den Bundespräsidenten, gerechtfertigt ist. Die Ernennung soll, da es sich bei dem Direktorium um eines der wichtigsten Verwaltungsorgane des Bundes handelt, auf Grund eines Beschlusses der Bundesregierung erfolgen, der auf Vorschlag des nach Artikel 65 des Grundgesetzes zuständigen Fachministers, des Bundesministers für Verkehr, erfolgt und bei dem der Verwaltungsrat als wichtiges Organ der Deutschen Bundesbahn ein Mitwirkungsrecht besitzt. Die Amtsdauer der Mitglieder des Direktoriums darf nicht zu kurz bemessen sein. Eine Frist von 5 Jahren wird den Bedürfnissen der Praxis genügen. Im Regel-

falle werden die Mitglieder des Direktoriums aus einem langjährigen Beamtenverhältnis auf Lebenszeit, insbesondere einem solchen aus dem Geschäftsbereich der staatlichen Eisenbahnen Deutschlands hervorgehen. Wie oben schon dargelegt, sind insbesondere qualifizierte leitende Kräfte der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und ihrer Mittelbehörden Anwärter für den Posten eines Mitgliedes des Direktoriums. Für diese Fälle sollen den Beamten, die durch die Ernennung zu Mitgliedern des Direktoriums stellenmäßig an die Spitze ihrer Laufbahn rücken, die Rechte aus ihrem bisherigen lebenslänglichen Beamtenverhältnis ungeschmälert aufrecht erhalten bleiben. Die gleiche Rücksicht braucht bei einem „Außenseiter" nicht genommen zu werden. Er wird zwar Beamter und unterliegt damit allen disziplinarischen Rechtsbestimmungen, die für Beamte gelten. Er ist aber Beamter auf Zeit. Wenn von der Wiederwahl eines Mitgliedes des Direktoriums nach Ablauf der Amtszeit kein Gebrauch gemacht wird, so wird — insbesondere bei Mitgliedern, die vor der Ernennung keine Beamte waren — die Frage einer angemessenen Abfindung praktisch. Aus diesem Grunde sollen ausscheidende Mitglieder des Direktoriums zunächst nach den Bestimmungen des allgemeinen Beamtenrechts die Rechte von Wartestandsbeamten besitzen, wobei früheren Beamten auf Lebenszeit ein Anspruch auf Weiterbeschäftigung in einem ihrer früheren Dienststellung nach Bedeutung und Inhalt gleich zu bewertenden Amt gesichert wird. Die Versorgung ausgeschiedener Mitglieder des Direktoriums regelt sich nach den allgemeinen Bestimmungen, die insoweit auch auf „Außenseiter" Anwendung finden.

Zu § 8 (Rechte und Pflichten des Direktoriums):

A b s a t z 1 : Das Direktorium ist das oberste Organ der täglichen normalen Geschäftsführung, also der eigentlichen Geschäftsleitung. Die Frage, ob die Zeichnungsbefugnis im Einzelfalle einzelnen Mitgliedern des Direktoriums oder nur allen Mitgliedern des Direktoriums gemeinsam zusteht, wird die Verwaltungsordnung regeln. Die Verantwortung für die Geschäftsleitung tragen alle Mitglieder des Direktoriums gemeinsam. Sie sind zur „gesamten Hand" berechtigt und verpflichtet. Die Bestimmung, daß die Mitglieder des Direktoriums die Geschäfte mit der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters wahrzunehmen haben, lehnt sich an die Vorschrift des § 84 des Gesetzes über Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien (Aktiengesetz vom 30. Januar 1937, RGBl. I S. 107) an. Die Verpflichtung, die darin zum Ausdruck kommt, entspricht der Vorschrift des § 4 Absatz 2 des Gesetzes, wonach die Deutsche Bundesbahn nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen, aber unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu betreiben und zu verwalten ist.

A b s a t z 3 : Zwischen dem Direktorium und dem Verwaltungsrat muß ein enges Vertrauensverhältnis bestehen. In jeder Verwaltungsratssitzung muß das Direktorium durch mindestens ein Mitglied maßgebend vertreten sein. Das gleiche gilt für die Ausschüsse des Verwaltungsrates. Jedes Mitglied des Direktoriums hat ein persönliches Recht zur Teilnahme an Plenar- und Ausschußsitzungen des Verwaltungsrates und die Befugnis, dort das Wort zu ergreifen.

A b s ä t z e 4 u n d 5 : Die Verschwiegenheitspflicht gilt nicht nur für Vorstandsmitglieder, die vor ihrer Bestellung ein Amt als Bundes- oder sonstiger Beamter inne hatten, sondern auch für Persönlichkeiten, die aus dem Wirtschaftsleben oder sonst einem freien Beruf kommen.

Der monatliche Geschäftsbericht soll dem Bundesminister für Verkehr und dem Verwaltungsrat einen laufenden Überblick über die Geschäftsführung geben. Darüber hinaus hat der Verwaltungsrat durch seinen Präsidenten ein weitgehendes Recht der Unterrichtung über die gesamte Geschäftsführung.

Die Verwaltungsordnung stellt eine Ergänzung zum Bundesbahngesetz dar und wird insbesondere die innere Organisation der Bundesbahn, also die Gliederung in Zentrale, Mittel- und Unterstufe der Bundesbahnverwaltung, regeln. In ihr werden der Aufbau der Hauptverwaltung und der übrigen Eisenbahnbehörden enthalten sein. Der Entwurf einer solchen Verwaltungsordnung wird von der Hauptverwaltung erstellt werden müssen, deren Vorschläge zunächst das Direktorium und dann der Verwaltungsrat durch Beschluß zu billigen hat. Die Verwaltungsordnung wird mit der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr Rechtswirksamkeit erlangen. Sie ist im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesverkehrsministeriums) zu verkünden und kann auch in den Verkündungsblättern der Deutschen Bundesbahn nachrichtlich bekannt gemacht werden.

Zu § 9 (Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn):

Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, d. h. die organisatorische Zusammenfassung ihrer einzelnen Fachabteilungen unter dem Direktorium ist nicht Organ der Geschäftsleitung, sondern ausführendes Organ der Deutschen Bundesbahn, wenn auch in oberster Stufe. Die Geschäftsleitung liegt beim Direktorium. Die Aufgliederung der Hauptverwaltung in Abteilungen, Unterabteilungen und Referate wird in der Verwaltungsordnung oder auf Grund der Verwaltungsordnung durch Verwaltungserlaß des Direktoriums geregelt werden müssen.

Dritter Abschnitt

Verwaltungsrat

Der Dritte Abschnitt enthält Bestimmungen über die Rechtsstellung des Verwaltungsrates, insbesondere seines Präsidenten, sowie über den Aufgabenkreis und die Form der Tätigkeit des Verwaltungsrates.

Zu § 10 (Verwaltungsrat):

Absatz 1: Der Verwaltungsrat ist als besonders wichtiges Organ der Deutschen Bundesbahn ausgestaltet. Er befaßt sich nicht mit der laufenden Geschäftsführung, sondern tritt dann in Erscheinung, wenn besonders wichtige Fragen zur Erledigung anstehen (vgl. insbesondere den Katalog des § 12 Absatz 1 und Erläuterungen zu § 12 Absatz 1). Um den Verwaltungsrat zu einem schlagkräftigen und brauchbaren Organ zu machen, darf er nicht zu groß sein. Er ist kein „Eisenbahnparlament" oder das verkleinerte Abbild eines solchen. Die im Gesetz vorgesehene Zahl von 29 Mitgliedern stellt ein Maximum dar, das auf keinen Fall überschritten werden sollte. — Wegen des Begriffes „Deutscher" vgl. die Erläuterungen zu § 7 Absatz 1 und den Artikel 116 des Grundgesetzes. — Bei der Besetzung des Verwaltungsrates soll einer möglichen Entwicklung im Gesamtbereich der europäischen Bahnen in Richtung eines näheren Zusammenschlusses der Netze der Weg nicht verbaut werden. Es könnte in den kommenden Jahren auf Grund internationaler Vereinbarungen und unter Wahrung der Gegenseitigkeit ein Austausch von Verwaltungsratsmitgliedern zwischen den einzelnen großen europäischen Bahnen stattfinden. Eine solche Möglich-

keit steht insbesondere auch in Übereinstimmung mit Artikel 24 Absatz 1 und 2 des Grundgesetzes.

Absatz 2: Die Bedeutung des Verwaltungsrates als wichtigen Organes der Deutschen Bundesbahn erfordert die Bestellung der Mitglieder durch die Bundesregierung. Aus seiner parlamentarischen Verantwortung als zuständiger Fachminister ergibt sich das Vorschlagsrecht des Bundesministers für Verkehr. Im Verwaltungsrat sollen sachverständige Kenner des Wirtschaftslebens und Verkehrswesens aus allen an der Eisenbahn interessierten Kreisen vertreten sein. Neben den Vertretern der gewerblichen Wirtschaft, der Landwirtschaft und der Gewerkschaften bedarf die Bahn auch der sachverständigen Mitarbeit von Kennern des Finanzwesens. Desgleichen muß die Wissenschaft zum Zuge kommen. Ferner ist vorgesehen, daß jedes Bundesland einschl. Berlin einen Vertreter im Verwaltungsrat stellt, gleichgültig, ob es sich um ein großes oder ein kleines Land handelt. Eine Abstufung nach der wirtschaftlichen Bedeutung, der Einwohnerzahl, der Fläche oder der Streckenlänge der Eisenbahnen oder dem Verkehrsaufkommen soll nicht stattfinden. Daß die Vorschläge des Bundesministers für Verkehr für die Berufung der Mitglieder des Verwaltungsrates im Benehmen mit den obersten Landesbehörden bzw. den obersten verbandsmäßigen Organen von Wirtschaft, Landwirtschaft und der Gewerkschaften ergehen, ist im Gesetz besonders zum Ausdruck gekommen.

Absatz 3: Für das gute Arbeiten des Verwaltungsrates ist es wesentlich, daß ausschließlich erfahrene Fachleute in ihm tätig sind. Insbesondere muß er in der Lage sein, ohne politische Bindungen zu arbeiten. Deswegen sind im Verwaltungsrat weder Vertreter der gesetzgebenden Körperschaften noch solche der Bundesregierung vorgesehen. Das gilt für den Bund so gut wie für die Länder. Außerdem muß für die Verwaltungsratsmitglieder das Prinzip des freien Mandats, nicht das des gebundenen Mandats gelten. Nur wenn die Mitglieder des Verwaltungsrates nach ihrer Sachkunde und ihrem Gewissen frei entscheiden können, wird eine fruchtbare Mitwirkung des Verwaltungsrates im Leben der Deutschen Bundesbahn gesichert werden können.

Absatz 4: Die Amtsdauer der Verwaltungsratsmitglieder darf nicht zu kurz bemessen sein. Eine Amtsdauer von 4 Jahren erscheint zweckmäßig. Um eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Geschäftsführung zu wahren, ist das turnusmäßige Ausscheiden der Mitglieder vorgesehen, so daß niemals im Verwaltungsrat eine „völlig neue Garnitur“ von Mitgliedern erscheint.

Absatz 6: Die Verwaltungsratsmitglieder müssen die Möglichkeit haben, ihr Amt ungehindert niederzulegen, wenn sie glauben, die ihnen obliegende Verantwortung nicht mehr tragen zu können. Bei Verlust der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter oder bei Konkurseröffnung über das Vermögen tritt Verlust der Mitgliedschaft kraft Gesetzes ein. Es muß aber auch die gesetzliche Möglichkeit geschaffen werden, Mitglieder dann auszuwechseln, wenn sich in ihren persönlichen Verhältnissen so entscheidende Änderungen ergeben haben, daß nach Aufgabenstellung und Geschäftskreis des Verwaltungsrates ihre weitere Mitarbeit ausgeschlossen erscheint. Voraussetzungen, die für die Ernennung maßgebend waren, sind z. B. die Stellung im Wirtschafts- und Sozialleben, die ein Verwaltungsratsmitglied einzunehmen hat, die Zugehörigkeit zu einer Gewerkschaft oder die Innehabung eines Lehrstuhles.

Absätze 7 bis 10: Die Einzelheiten zu den Absätzen 7 bis 9 wird die in Absatz 10 vorgesehene Geschäftsordnung bringen. Bei

der Bedeutung des Verwaltungsrates und der Gegenstände, die in seinen Sitzungen zur Verhandlung stehen, ist es für die einzelnen Ressorts der Bundesverwaltung von großer Bedeutung, anwesend zu sein und in die Debatte eingreifen zu können.

Absatz 11 des Entwurfs verbürgt den Mitgliedern der Bundesregierung diese Befugnis.

Zu § 11 (Präsident des Verwaltungsrates):

Bei den Vorverhandlungen über den Gesetzentwurf war es eine wesentliche Frage, wie der Präsident des Verwaltungsrates bestellt wird. Es ergeben sich zwei Möglichkeiten: Entweder Wahl durch den Verwaltungsrat selbst oder Bestimmung des Vorsitzenden kraft Gesetzes in der Weise, daß der Bundesminister für Verkehr oder sein Staatssekretär den Vorsitz übernimmt. Die letztere Regelung hätte den Vorzug, das Aufsichtsrecht des Ministers gegenüber der Deutschen Bundesbahn weitgehend überflüssig zu machen und sich anbahnende Konflikte und Meinungsverschiedenheiten schon in einem sehr frühen Stadium auszugleichen. Andererseits sind gegen den Vorsitz des Bundesministers für Verkehr oder seines Staatssekretärs Bedenken geltend gemacht worden. Insbesondere könnten bei einem Vorsitz des Ministers Schwierigkeiten in seiner Stellung gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern außerhalb der Bundesbahn erwartet werden. Aus diesem Gunde hat sich der Entwurf für die Wahl des Präsidenten durch den Verwaltungsrat selbst entschlossen. Das Amt des Präsidenten soll alle zwei Jahre wechseln. Seine Amtsdauer darf nicht zu kurz sein, da eine gewisse Kontinuität notwendig erscheint. Der Präsident soll mit qualifizierter Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Bei der Bedeutung seines Amtes ist Bestätigung durch die Bundesregierung vorgesehen. Ein Verwaltungsratsmitglied kann wiederholt zum Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt werden. Zur Erleichterung der Geschäftsführung durch den Präsidenten ist die Möglichkeit der Wahl von einem oder zwei Vizepräsidenten vorgesehen, deren Wahl aber nur einfache Stimmenmehrheit erfordert.

Zu § 12 (Aufgaben des Verwaltungsrates):

Der Entwurf bringt in § 12 Absatz 1 für die Stellung des Verwaltungsrates eine Lösung „auf mittlerer Linie" (vgl. Begründung — Allgemeiner Teil —). Das Mitwirkungsrecht des Verwaltungsrates erfaßt folgende besonders wichtige Geschäftsvorgänge: Verwaltungsordnung, Wirtschaftsplan, Stellenplan, Jahresabschluß, Beteiligungen, Kredite, Mitwirkung bei der Besetzung des Direktoriums und der leitenden Dienstposten der Hauptverwaltung, grundsätzliche Fragen des Dienstverhältnisses der Beamten, Angestellten und Arbeiter, Betriebsvereinbarungen, Tarifwesen.

Absatz 2: Wie sich rechtlich im einzelnen die Vertretungsbefugnis des Verwaltungsrates für die Deutsche Bundesbahn gegenüber den Mitgliedern des Direktoriums auswirkt, wird in der Verwaltungsordnung zu regeln sein.

Zu § 13 (Sitzungen des Verwaltungsrates):

Absatz 1: Es sind vier ordentliche Sitzungen im Jahre vorgesehen. Sie werden bei der gegenwärtigen Geschäftslage der Deutschen Bundesbahn kaum ausreichen, so daß — wenigstens in der ersten Zeit — zahlreiche außerordentliche Sitzungen notwendig sein werden. Eine außerordentliche Sitzung soll eine Minderheit des Verwaltungsrates, das Direktorium oder der Bundesminister für Ver-

kehr fordern können. Der Präsident des Verwaltungsrates kann von sich aus jederzeit die Initiative zur Einberufung einer Sitzung ergreifen.

A b s a t z 2 : Die Beschlußfähigkeit ist bei Anwesenheit von 15 Mitgliedern gegeben. Der Präsident muß anwesend sein, im Falle seiner Erkrankung oder sonstiger dienstlicher Verhinderung mindestens ein Vizepräsident. Da im Regelfalle einfache Stimmenmehrheit genügt, erfordert ein Beschluß zu seinem Zustandekommen mindestens acht Stimmen. Außer den im Gesetz vorgesehenen Fällen, z. B. Wahl des Präsidenten mit der qualifizierten Mehrheit von drei Vierteln der abgegebenen Stimmen, kann die Verwaltungsordnung weitere Fälle qualifizierter Stimmenerfordernisse festsetzen.

A b s a t z 3 : Bei der Bedeutung des Verwaltungsrates und der auf ihm ruhenden Geschäftslast wird der Arbeit der Ausschüsse besondere Bedeutung zukommen. Es können ständige Ausschüsse, z. B. ein Finanzausschuß und Organisationsausschuß oder auch Ausschüsse gebildet werden, die der Erledigung bestimmter Aufgaben dienen und nach deren Abschluß wieder aufgelöst werden. Wichtig ist, daß die Ausschüsse nur der Vorbereitung der Beschlußfassung durch das Plenum dienen, eine Übertragung der Entscheidungsbefugnis vom Plenum auf die Ausschlüsse also ausgeschlossen ist.

Das Recht der Bundesminister oder der von ihnen beauftragten Vertreter, und des Präsidenten des Verwaltungsrates, an den Beratungen der Ausschüsse teilzunehmen und dort jederzeit das Wort zu ergreifen, soll in der Praxis dazu beitragen, von vornherein etwa mögliche Konflikte und Interessengegensätze schon im Verwaltungsrat selbst zum Ausgleich zu bringen.

Vierter Abschnitt

Aufsicht

Der Vierte Abschnitt bringt die notwendigen Bestimmungen über das allgemeine Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr sowie die besonders wichtigen Bestimmungen über Tarife, Fahrplangestaltung und über die Verhandlungen mit auswärtigen Regierungen.

Zu § 14 (Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr):

A b s a t z 1 : Bei der Beurteilung der Zweckmäßigkeit einer Eisenbahnverfassung ist eine Hauptfrage das Verhältnis der Leitung der Eisenbahn zur Regierung und Volksvertretung. Hierfür sind in der Vergangenheit bei den staatlichen Bahnen zwei entgegengesetzte Lösungsmöglichkeiten verwirklicht worden: Einmal die rein staatliche V e r w a l t u n g d e r B a h n d u r c h e i n M i n i s t e r i u m — r e i n e s S t a a t s b a h n s y s t e m —, zum anderen die v o l l e A u t o n o m i e in F o r m d e r G e s e l l s c h a f t. Die erste Lösung wurde bei den früheren Staatsbahnen vor dem ersten Weltkrieg verwirklicht, die zweite z. B. bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft bis 1937. Beide Organisationsformen werden den Bedürfnissen der Gegenwart nicht mehr gerecht. Es müssen vielmehr neue Wege beschritten werden. Die Eisenbahn ist kein staatlicher Monopolbetrieb mehr, da die anderen Verkehrsträger (Binnenschiffahrt-, Personen- und Güterkraftverkehr, Luftverkehr) erhebliche Konkurrenten geworden sind. Es ist daher der Ausgleich zwischen den Interessen der verschiedenen Verkehrsträger notwendig. Ihre „Koordinierung“ ist eine Aufgabe, die der staatlichen

Spitze des Verkehrswesens, dem Bundesminister für Verkehr, zufällt. Auch in Fragen der großen Politik, namentlich der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik der Bundesregierung muß das Eingreifen der Bundesregierung in geeigneter Form gesichert sein. Der dem Parlament verantwortliche Bundesminister für Verkehr als zuständiger Fachminister hat für sein Ressort die Richtlinien der Politik zu vertreten. Er muß daher ein seiner Aufgabe entsprechendes Anordnungsrecht gegenüber der Eisenbahn besitzen, das sich nicht nur in allgemeinen Anweisungen erschöpft, sondern notfalls auch Einzelfragen erfaßt. Der Entwurf vermeidet den unklaren und zu Mißverständnissen verleitenden Ausdruck „allgemeine Anordnungen“ oder „allgemeine Weisungen“, der sich z. B. in § 2 Absatz 2 des Aufbaugesetzes findet, und dessen Handhabung in der Praxis zu unüberwindlichen Schwierigkeiten geführt hat. Das Anordnungsrecht des Bundesministers für Verkehr gegenüber der Geschäftsleitung und gegenüber dem Verwaltungsrat soll aber kein unbeschränktes und willkürliches sein. Insbesondere soll der Bundesminister für Verkehr allgemeine und einzelne Weisungen jeder Art nur dann erlassen, wenn eine zwingende Notwendigkeit besteht. Sie werden — und das ist die Bedeutung der Anführung des § 4 Absatz 1 in § 14 Absatz 1 Satz 1 — zu dem Zweck erlassen, durch den Bundesminister für Verkehr als verantwortlichen Fachminister die Richtlinien der allgemeinen Politik sowie der Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Sozialpolitik der Bundesregierung zu sichern, oder ihm die Aufgabe der Koordinierung, d. h. des billigen Interessenausgleichs zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern zu ermöglichen. Auch wenn der Deutschen Bundesbahn aus guten Gründen eine weitgehende Autonomie ihres Geschäftsbetriebes eingeräumt wird, muß es dem Bundesminister für Verkehr möglich sein, die für die Zusammenfassung und den sinnvollen Ausgleich der einzelnen Verkehrsmittel notwendigen Anordnungen zu erteilen, da nur bei einer harmonischen Zusammenarbeit aller Verkehrsmittel und einer sinnvollen Aufgabenteilung zwischen ihnen den Verkehrsbedürfnissen der deutschen Volkswirtschaft Rechnung getragen werden kann. Einzelweisungen an die Geschäftsleitung der Deutschen Bundesbahn müssen aber die seltene Ausnahme bilden.

Absatz 3: Entsprechend der Regelung, die in den Eisenbahnverfassungen der meisten Länder besteht, die ihren Bahnen eine gewisse Autonomie gewähren, bedürfen einige besonders wichtige Geschäftsvorgänge der Deutschen Bundesbahn zu ihrer Rechtswirksamkeit der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr. Sie sind in Absatz 3 Buchstabe a bis i aufgeführt. Sie betreffen den Wirtschaftsplan (Aufstellung vor Beginn des Geschäftsjahres und wesentliche Änderungen während desselben), den Jahresabschluß, die Verwaltungsordnung, wichtige Neubauten von Bahnen, grundlegende Änderungen technischer Anlagen, Betriebseinstellungen, grundlegende Akte der Eisenbahnorganisation, Gründung von Tochtergesellschaften, Beteiligungen und größere Verfügungen über Vermögensgegenstände und die Mitwirkung bei Betriebs-, insbesondere Tarifvereinbarungen. Außerdem besitzt der Bundesminister für Verkehr besondere Befugnisse auf dem Gebiet der Tarife (vgl. § 16), des Personalwesens (vgl. §§ 19 ff) und des Kreditwesens (vgl. § 29).

Absatz 4: Bei der Genehmigung des Wirtschaftsplans und des Jahresabschlusses sind nicht nur der Verwaltungsrat und der Bun-

desminister für Verkehr, sondern auch der Bundesminister der Finanzen und die Bundesregierung selbst beteiligt. Daher führt die Verweigerung der Genehmigung des Wirtschaftsplanes durch den Bundesminister für Verkehr auf Antrag des Verwaltungsrates zu einer erneuten Behandlung und abschließenden Entscheidung durch die Bundesregierung. In den übrigen Fällen der Genehmigungsvorbehalte (§ 14 Absatz 3 Buchstaben b bis h) bedeutet die Versagung der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr eine endgültige Ablehnung.

Absatz 5: Das Recht des Bundesministers für Verkehr, von der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn umfassende Auskunft zu verlangen, dient nicht nur dem Zweck, sich selbst zu unterrichten, sondern auch dazu, berechtigten Auskunftsersuchen anderer Ressorts nachzukommen. Eine Pflicht zur Unterrichtung anderer Ressorts der Bundesregierung über wichtige Fragen der Deutschen Bundesbahn ist insbesondere auch dann gegeben, wenn ohne ausdrückliche Gesetzesbestimmung ein anderes Ressort wegen sachlicher Beteiligung schon nach den Bestimmungen der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien rechtzeitig und ausreichend zu hören ist.

Zu § 15 (Einspruchsrecht):

Ein Einspruchsrecht des Bundesministers für Verkehr gegenüber Beschlüssen des Verwaltungsrates ist nur gegeben, wenn wichtige Interessen der Bundesrepublik, eines Bundeslandes oder der Deutschen Bundesbahn selbst gefährdet erscheinen. Es ist nur dort notwendig, wo der Minister nicht schon auf Grund eines Genehmigungsvorbehaltes nach § 14 Absatz 3 zum Eingreifen befugt ist. Der Einspruch des Bundesministers für Verkehr führt zu nochmaliger Behandlung der Angelegenheit im Verwaltungsrat und, falls dieser auf seinem früheren Standpunkt beharrt, zur endgültigen Entscheidung durch die Bundesregierung.

Zu § 16 (Tarife):

Die Tarifhoheit liegt beim Bundesminister für Verkehr. Sie ist Ausfluß der Staatshoheit. Da die tariflichen Entgelte Gegenleistungen für die Verkehrsleistungen der Bahn — also „Preise" — darstellen, müssen sich die Tarifbestimmungen in den Rahmen des allgemeinen Preisrechtes einpassen. Dieses bringt eine Regelung darüber, in welchen Fällen Verkehrstarife in Form der Rechtsverordnung erlassen werden, und ob in diesen Fällen — schlechthin oder mit einer gewissen Auswahl — gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes die Zustimmung des Bundesrates erforderlich ist. Tarifmaßnahmen sind meist Eiltsachen, sie dürfen nicht verschleppt werden. Trotzdem bedarf ihre abschließende Behandlung wegen der oft großen Zahl der widerstreitenden Interessen und der zu berücksichtigenden Gesichtspunkte genügender Zeit. Die Fristbestimmungen des Absatzes 2 tragen diesen Notwendigkeiten Rechnung. Die Bestimmungen des Absatzes 3 (Möglichkeit des Verzichts des Bundesministers für Verkehr auf sein Recht zur Genehmigung) wollen für kleinere Tarifmaßnahmen in der Praxis Erleichterung schaffen. — Aufgabe des Bundesministers für Verkehr ist es nicht nur, Tarife, die die Deutsche Bundesbahn beantragt, zu genehmigen, sondern auch von sich aus eine gesunde Tarifpolitik zu betreiben. Diesem Bedürfnis trägt Absatz 4 Rechnung.

Zu § 17 (Fahrpläne):

Eine Einwirkung des Bundesministers für Verkehr wird hier im Regelfalle nur soweit stattfinden, als wichtige allgemeine Verkehrsinteressen auch anderer Verkehrsmittel und Interessen gegenüber dem Ausland berührt sind.

Zu § 18 (Verhandlungen mit auswärtigen Staaten):

Regierungsverhandlungen werden in der Regel von der Bundesregierung geführt (im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach dem Besatzungsstatut). In Regierungsverhandlungen kann im Regelfall nur der Bundesminister für Verkehr oder ein sonst von der Bundesregierung beauftragter Minister, insbesondere ein künftiger Außenminister, auftreten. Die Deutsche Bundesbahn und ihre Organe werden in solchen Fällen nur im Namen und Auftrage der Bundesregierung tätig. Mit auswärtigen Bahnen dagegen, gleichgültig, ob es sich um Staats- oder Privatbahnen handelt, gleichgültig auch, ob sie keine oder eine mehr oder minder große Autonomie genießen, verhandelt die Deutsche Bundesbahn durch ihr Direktorium und ihre Hauptverwaltung unmittelbar.

Fünfter Abschnitt

Personalwesen

Der Fünfte Abschnitt des Entwurfs regelt in Ergänzung der allgemeinen dienstrechtlichen, insbesondere der beamtenrechtlichen Vorschriften das Personalwesen.

Zu § 19 (Rechts- und Dienstverhältnisse der Verwaltungsangehörigen der Deutschen Bundesbahn):

Absatz 1: Die Deutsche Bundesbahn ist ein Teil der Bundesverwaltung (Artikel 87 Absatz 1 des Grundgesetzes). Der Dienst bei der Deutschen Bundesbahn ist öffentlicher Dienst. Für die Verwaltungsangehörigen (Beamte, Angestellte und Arbeiter) gelten in erster Linie die allgemeinen dienstrechtlichen Vorschriften des Bundes, insbesondere die allgemeinen beamtenrechtlichen Vorschriften. Die Kodifikation des Rechts der öffentlichen Bediensteten des Bundes ist noch nicht abgeschlossen. Trotzdem sind in dem Gesetz diejenigen personalrechtlichen Sonderbestimmungen aufgenommen, die den besonderen Bedürfnissen der Deutschen Bundesbahn entsprechen. Teilweise finden sie sich schon in den früheren Reichsbahngesetzen, insbesondere dem Reichsbahngesetz von 1939.

Absatz 2: Dienstvorgesetzter ist nach den allgemeinen beamtenrechtlichen Bestimmungen derjenige, der für die Gestaltung des Dienstverhältnisses eines öffentlichen Bediensteten, insbesondere für seine Einstellung und Entlassung, verantwortlich ist. Vorgesetzter ist, wer einem Verwaltungsangehörigen für sein dienstliches Handeln Weisungen erteilen kann. Das Direktorium als oberstes Organ der Geschäftsleitung ist oberster Dienstvorgestzter und Vorgesetzter aller Verwaltungsangehörigen der Deutschen Bundesbahn.

Absatz 3: Da die Deutsche Bundesbahn keine von der Staatspersönlichkeit der Bundesrepublik Deutschland verschiedene Persönlichkeit des öffentlichen Rechts ist, sind die Bundesbahnbeamten wie die Beamten aller übrigen Bundesverwaltungen unmittelbare Bundesbeamte. Das Direktorium ist ihre oberste Dienstbehörde. Auf dem Gebiet des Beamtenrechts ist entscheidend, wer nach den Bestimmun-

gen des Grundgesetzes für die Ernennung der Bundesbeamten zuständig ist, insbesondere, inwieweit der Bundespräsident, dem in erster Linie das Ernennungsrecht zusteht, dieses auf nachgeordnete Stellen delegiert, und welches diese nachgeordneten Stellen sind. Bei Beamtenernennungen vom Abteilungspräsidenten oder Ministerialrat an aufwärts müssen der Bundesminister für Verkehr, die Bundesregierung und der Bundespräsident mitwirken. Bei den sonstigen höheren Beamten wird dem Bundesminister für Verkehr auch abgesehen von der Ernennung, also von der Begründung des Beamtenverhältnisses, ein maßgebender Einfluß auf die Personalpolitik der Bundesbahn einzuräumen sein (§ 19 Absatz 4).

Absatz 5: Das Direktorium ist oberste Dienstbehörde nicht nur für die aktiven Bundesbahnbeamten, sondern auch für die im Ruhestand befindlichen Beamten. Das letztere gilt nicht nur für die Beamten der Deutschen Bundesbahn, sondern auch für die Beamten aller vorausgehenden Organisationsformen des staatlichen Eisenbahnwesens innerhalb des Deutschen Reiches einschl. der vor dem Jahre 1920 bestehenden Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Voraussetzung ist in jedem Falle, daß es sich nicht um Länderbeamte handelt, und daß sie im Bundesgebiet ihren Wohnsitz haben, oder, falls sie außerhalb des Bundesgebietes wohnen oder sich ständig aufhalten, von der Deutschen Bundesbahn Versorgungsbezüge erhalten.

Zu § 20 (Verwendung auf anderen Dienstposten):

Die Betriebsverwaltung muß in ihren Personaldispositionen elastisch sein und bedarf deshalb der Möglichkeit, je nach Konjunktur ihre Kräfte auch einmal auf geringer bewerteten Dienstposten vorübergehend einzusetzen. Diese Regelung hat insbesondere für eine Weiterverwendung minder leistungsfähiger Kräfte Bedeutung.

Zu § 21 (Dienstbezüge):

Wie die allgemeinen beamtenrechtlichen Vorschriften, so findet grundsätzlich das allgemeine Besoldungsrecht für die Bundesbeamten auch auf die Bundesbahnbeamten Anwendung. Besonderheiten werden in Besoldungsvorschriften geregelt, die vom Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen nach Vorschlag der Geschäftsleitung der Bundesbahn erlassen werden. Besondere Bestimmungen für Reisekosten sind insbesondere für das fahrende Personal der Bundesbahn notwendig.

Zu § 22 (Belohnungen und Vergütungen):

Die Eigenart der Bundesbahn als Betriebsverwaltung erfordert insbesondere im reinen Betriebsdienst die Möglichkeit, Belohnungen in besonderen Fällen und für besondere Leistungen zu gewähren, z. B. bei Verhütung von Unfällen, beim Auffinden von Schienenbrüchen oder bei Materialeinsparung im Werkstättendienst. Die Eigenart des Dienstes bringt es mit sich, daß auf einzelnen, besonders schwierigen Dienstposten des Außendienstes widerrufliche Vergütungen zu gewähren sind, z. B. dem Fahrdienstleiter auf einem Bahnhof mit besonders schwierigen Betriebsverhältnissen.

Zu § 23 (Dienstzeit, Dienst bei einer obersten Bundesbehörde):

Für die schon längere Zeit im Dienst der staatlichen Eisenbahnen tätigen Kräfte muß, soweit sie Beamte sind, die Kontinuität gewahrt werden. Deshalb ist in § 23 bestimmt worden, welcher Dienst in der früheren staatlichen Eisenbahnverwaltung als Bundesdienst gilt. Es soll durch diese Vorschrift die gesamte Entwicklung von der Deutschen

Reichsbahngesellschaft des Jahres 1924 bis zum Inkrafttreten des neuen Bundesbahngesetzes über alle Entwicklungsstufen vor und nach dem Zusammenbruch vom 8. Mai 1945 erfaßt werden. Soweit nach den dienstrechtlichen Bestimmungen der Dienst bei einer obersten Bundesbehörde rechtliche Bedeutung hat, gilt entsprechend der bisherigen Verwaltungsübung als solcher Dienst insbesondere auch der Dienst bei

a) der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft,
b) der Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn für die britische Besatzungszone,
c) der Reichsbahn-Oberbetriebsleitung US-Zone,
d) der Hauptverwaltung der Eisenbahnen für das britische und amerikanische Besatzungsgebiet,
e) dem Eisenbahnverkehrsrat und der Generaldirektion der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen,
f) dem Verkehrsdirektorium der amerikanischen Besatzungszone,
g) dem Verwaltungsrat für Verkehr und der Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes.

Zu § 24 (Gesetzliche Sozialeinrichtungen):

Trotz der gegenwärtigen schwierigen Lage der Deutschen Bundesbahn besteht ein wesentliches Interesse an der weiteren Aufrechterhaltung der gesetzlichen Sozialeinrichtungen. Das gilt insbesondere für das Fortbestehen der entsprechenden Sonderanstalt der früheren Deutschen Reichsbahn nunmehr als Sonderanstalt der Deutschen Bundesbahn.

Zu § 25 (Betriebliche Sozialeinrichtungen, Selbsthilfeeinrichtungen):

Weiterführung „nach den bisherigen Grundsätzen" bedeutet nicht Bindung an die bisherige Organisatonsform, schließt aber die Verpflichtung der Geschäftsleitung in sich, hinsichtlich der Art und des Umfangs der bisherigen Leistungen nicht abzusinken. Dabei wird durch Satz 2 des § 25 eine gewisse Gleichartigkeit in der gesamten Bundesverwaltung erstrebt.

Sechster Abschnitt

Wirtschaftsführung

Der Sechste Abschnitt bringt die wichtigen Bestimmungen über die Geschäftsführung, die Rechnungsführung, das Geschäftsjahr, den Wirtschaftsplan, den Jahresabschluß, die Wirtschafts- und Rechnungsprüfung und die Befreiung der Bundesbahn von gewissen allgemeinen finanzrechtlichen Vorschriften des Bundes.

Zu § 26 (Geschäftsführung):

Vordringlichste Aufgabe der Gesetzgebung und Betriebsführung ist eine ordnungsmäßige Wirtschaft der Deutschen Bundesbahn mit ausgeglichenem Haushalt, die die Kreditfähigkeit gegenüber dem In- und Ausland sicherstellt. § 26 Absatz 1 steht im engsten Zusammenhang mit § 1 (Sondervermögen) und § 3 Absatz 1 (Haftungsbeschränkung). Da die Deutsche Bundesbahn in der Lage sein muß, aus eigener Kraft den Verpflichtungen zur ordnungsgemäßen Betriebsführung (vgl. insbesondere § 4 Absatz 2) nachzukommen, hat

sie das Recht des Einspruchs, sofern ihr die Durchführung oder Unterlassung tarifarischer Maßnahmen auferlegt werden, die sie für untragbar hält. Über diesen Einspruch entscheidet die Bundesregierung.

Zu § 27 (Rechnungsführung):

Bei einem Unternehmen von der Größe, dem Vermögenswert und der wirtschaftlichen Bedeutung der Bundesbahn ist es ganz besonders wichtig, daß jederzeit Klarheit über den finanziellen Status des Unternehmens besteht.

Zu § 28 (Geschäftsjahr, Wirtschaftsplan):

Im Gegensatz zur allgemeinen Bundesverwaltung, deren Rechnungsjahr vom 1. April des einen bis zum 31. März des folgenden Jahres läuft, fallen bei der Deutschen Bundesbahn Geschäftsjahr und Kalenderjahr zusammen. Der Wirtschaftsplan und der mit ihm verbundene Stellenplan hat nicht dieselbe haushaltsrechtliche Bedeutung wie der Haushaltsplan der allgemeinen Bundesverwaltung. Der Wirtschaftsplan stellt vielmehr einen für das kaufmännische Unternehmen vor Beginn des Geschäftsjahres aufgestellten Vorschlag dar, der während des Geschäftsjahres weitgehenden Änderungen unterworfen ist, ohne daß es, wie beim Haushaltsplan der allgemeinen Bundesverwaltung, einer gesetzlichen Regelung durch den Bundestag bedarf. Der Wirtschaftsplan und Stellenplan der Deutschen Bundesbahn ist kein Gesetz im formellen Sinne sondern eine Verwaltungsvorschrift, die in dem im Bundesbahngesetz vorgesehenen Verfahren jederzeit geändert werden kann. Er wird vor Beginn des Geschäftsjahres von der Finanzabteilung der Hauptverwaltung im Entwurf aufgestellt, vom Direktorium gebilligt, dem Verwaltungsrat zur Beschlußfassung (§ 12 Absatz 1 Ziffer 2) und dem Bundesminister für Verkehr zur Genehmigung (§ 14 Absatz 3 Buchstabe a) vorgelegt und vor seinem Vollzug dem Bundestag und dem Bundesrat zur Kenntnis gegeben. Bei der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr ist das Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen erforderlich, und zwar sowohl bei der Aufstellung des Wirtschaftsplanes wie bei wesentlichen Änderungen im Laufe des Geschäftsjahres.

Zu § 29 (Kreditaufnahme):

Bei den Beratungen über das Grundgesetz wurde davon ausgegangen, daß aus dem Abschnitt X Finanzwesen Artikel 110 des Grundgesetzes nicht für die Sondervermögen des Bundes (Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost) gelten soll. Das gleiche trifft für Artikel 115 des Grundgesetzes zu. Da die Deutsche Bundesbahn ein Sondervermögen ist, bedarf es keines Bundesgesetzes für die einzelne Kreditaufnahme durch die Deutsche Bundesbahn. Sie hat kraft Gesetzes das Recht, selbständig Kredite aufzunehmen. Kredite können als lang- und kurzfristige Kredite und in verschiedener Form aufgenommen werden. Die Eingehung von Wechselverbindlichkeiten, die Aufnahme von Darlehen und die Bestellung von Sicherheiten und Bürgschaften kann die Bahn im Rahmen des normalen Geschäftsbetriebes ohne besondere Genehmigung vornehmen. Wird dieser Rahmen überschritten, so ist die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr erforderlich. Dagegen bedürfen Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen als typische Formen langfristiger Verschuldungen, insbesondere auch mit Rücksicht auf die Auswirkungen auf dem allgemeinen Kreditmarkt der Zustimmung der Bundesregierung.

Zu § 30 (Jahresabschluß):

Die Bestimmungen über den Jahresabschluß sind im wesentlichen aus dem bisherigen Recht entnommen. Der Jahresabschluß gliedert sich in die Bilanz und in die Gewinn- und Verlustrechnung. Neu ist, daß in dem Geschäftsbericht, der mit dem Jahresabschluß zu verbinden ist, die wirtschaftlichen Ergebnisse des Kraftverkehrs und der größeren gewerblichen Nebenbetriebe besonders darzustellen sind, damit auch im Verhältnis zu anderen interessierten Verkehrsträgern, insbesondere zum Kraftverkehr, ihre Rentabilität nachgeprüft werden kann. Bei der Feststellung des Jahresabschlusses wirken das Hauptprüfungsamt der Deutschen Bundesbahn, der Bundesrechnungshof, der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister der Finanzen zusammen. Zusätzlich ist die Möglichkeit vorgesehen, daß der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen einen Prüfungsbericht über den Jahresabschluß durch öffentlich bestellte Wirtschaftsprüfer oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften einholt. Die endgültige Entlastung des Verwaltungsrates und des Direktoriums erteilt die Bundesregierung.

Zu § 31 (Abgabe für das Betriebsrecht):

Da die Bundesrepublik Deutschland als der eigentliche Vermögensträger des Vermögens der Deutschen Bundesbahn anzusehen ist, hat die Deutsche Bundesbahn an die Bundeskasse für jedes Geschäftsjahr als Gegenleistung für die Ausübung des Betriebsrechts eine feste Abgabe in Höhe von 50 Millionen DM zu leisten. Diese Abgabe ist auch deshalb gerechtfertigt, weil die Deutsche Bundesbahn von einer Reihe von Steuern, z. B. der Vermögensteuer, befreit ist. Darüber hinaus ist die Möglichkeit vorgesehen, daß die Deutsche Bundesbahn u. U. eine Abgabe gemäß § 32 an die allgemeine Bundeskasse zu leisten hat, jedoch nur dann, wenn der Dienst der Kredite erfüllt ist und die notwendigen Rückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgebracht sowie die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichsrücklagen und notwendigen Sonderrücklagen bedient sind.

Zu § 32 (Gewinn und Verlust):

Absatz 1: Eine Abgabe über die Abgabe nach § 31 hinaus an die allgemeine Bundeskasse kommt nur aus Überschüssen in Betracht und auf Grund eines besonderen Beschlusses der Bundesregierung. Zunächst ist aus den Roheinnahmen des Unternehmens nach Abzug der Abgabe gemäß § 31 und der reinen Betriebskosten der Dienst der Kredite zu erfüllen. Sodann sind die notwendigen Rückstellungen vorzunehmen. Die allgemeine Rücklage (Ausgleichsrücklage) soll gegenüber der Regelung in § 13 des Reichsbahngesetzes von 1939 in ihrem Höchstbetrag auf 800 Millionen DM erhöht werden. Zu dieser allgemeinen Rücklage können Sonderrücklagen treten. Da das Bundeseisenbahnvermögen Sondervermögen des Bundes ist, hat über seinen Ertrag die Bundesregierung Beschluß zu fassen. Die Entscheidung der Bundesregierung erfolgt auf gemeinsamen Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers der Finanzen nach Anhörung des Verwaltungsrates der Bundesbahn. Bei schlechter Lage der allgemeinen Bundesfinanzen kann die Bundesregierung beschließen, daß von der Bedienung der Ausgleichsrücklage und der Sonderrücklagen abgesehen wird, wenn es sich darum handelt, dadurch eine Abgabe der Deutschen Bundesbahn an den Bund zur ermöglichen. Ein solcher Beschluß wird besonders sorgfältig erwogen werden müssen und nur die seltene Ausnahme bilden dürfen.

A b s a t z 2 : Schließt der Jahresabschluß der Deutschen Bundesbahn mit einem Fehlbetrag, so soll dieser nicht mechanisch auf neue Rechnung vorgetragen werden, sondern es soll ein ordnungsmäßiger Beschluß der Bundesregierung über die Abdeckung des Fehlbetrages entscheiden. Die Vorschläge hierzu gehen vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister der Finanzen gemeinsam aus. Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn wird gehört. Die Entscheidung der Bundesregierung kann eine sehr verschiedenartige sein, je nachdem sie die Gründe des Defizits beurteilt. Es ist möglich, daß die Bundesregierung beschließt, daß die Deutsche Bundesbahn selbst, zu ihren eigenen Lasten, Kredite aufzunehmen hat, oder daß der Fehlbetrag von der Bahn selbst in sonstiger Weise, insbesondere durch Einsparungen, im folgenden Geschäftsjahr zu decken ist. Notfalls kann ausnahmsweise ein Vortrag des Fehlbetrages auf neue Rechnung der Bundesbahn beschlossen werden. Es kann aber auch bestimmt werden, daß die Bundesregierung zu Lasten der allgemeinen Bundeskasse Kredite aufnimmt, deren Erträge der Bahn zufließen, oder Beträge aus allgemeinen Haushaltsmitteln zur Verfügung stellt.

Zu § 33 (Wirtschafts- und Rechnungsprüfung):

Die Bestimmungen über die Wirtschafts- und Rechnungsführung sollen sicherstellen, daß der Prüfungsdienst der Deutschen Bundesbahn (Hauptprüfungsamt und die Prüfungsämter in der Stufe der Direktionen und zentralen Ämter) als sachliche und personell unabhängige Dienststellen in freier Entscheidung unter Zugrundelegung ihrer eigenen Sachkunde die wirtschaftlichen Vorgänge des Unternehmens prüfen können. Das Gesetz muß daher alle Bedingungen für die materielle, personelle und fachliche Unabhängigkeit des Prüfungsdienstes schaffen. Die Tätigkeit des Hauptprüfungsamtes ist eng verbunden mit der Tätigkeit des Bundesrechnungshofes, der nach Artikel 114 Absatz 2 des Grundgesetzes die allgemeine Aufgabe der Prüfung der Rechnung des Bundes hat. Das Nähere bestimmt das Gesetz über den Bundesrechnungshof mit seinen Durchführungs- und Ausführungsbestimmungen.

Zu § 34 (Geltung von Vorschriften):

Die Sicherstellung der Deutschen Bundesbahn und ihrer Geschäfts- und Rechnungsführung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen schließt eine Anwendung der Haushalts- und Rechnungsbestimmungen und der sonstigen kameralistisch-bürokratischen Vorschriften des Bundes über die Wirtschaftsführung der öffentlichen Körper aus.

Siebenter Abschnitt

Verwaltungsrechtliche Vorschriften

Der Siebente Abschnitt bringt Vorschriften über Planfeststellungen, Enteignungsrecht und zwangsweise Entziehung oder Beschränkung des Rechtes an Teilen des Sondervermögens, über Zwangsvollstreckung, Beiträge und Gebühren und die Geltung gewerberechtlicher, wirtschaftsrechtlicher, arbeitsrechtlicher und sozialrechtlicher Vorschriften. Der Siebente Abschnitt lehnt sich eng an das bisher im Reichsbahngesetz von 1939 gegebene Recht an.

Zu § 35 (Planfeststellung):

Die Bestimmung entspricht im wesentlichen dem § 23 des Reichsbahngesetzes von 1939. Die Planfeststellung entscheidet über alle von der

Plangestaltung berührten Interessen. Eine Mitwirkung der höheren Verwaltungsbehörden des Landes ist sichergestellt. Die Bestimmungen des Artikels 19 Absatz 4 des Grundgesetzes werden durch die Bestimmung des § 35 nicht berührt. Auch gegenüber der Planfeststellung ist der Rechtsweg oder der Weg der Verwaltungsgerichtsbarkeit offen, wenn der Kläger behauptet, durch die öffentliche Gewalt in seinem Recht verletzt zu sein.

Zu § 36 (Enteignungsrecht):

Die Deutsche Bundesbahn hat für ihre Zwecke das Recht der Enteignung. Für die Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke bei der Ausführung von Vorarbeiten und über die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung ist der Bundesminister für Verkehr als staatliche Hoheitsbehörde zuständig, ebenso für die Inanspruchnahme des Enteignungsrechts (vgl. aber auch hier Artikel 19 Absatz 4 des Grundgesetzes über die Zulässigkeit des Verwaltungsrechtsweges bzw. des ordentlichen Rechtsweges).

Zu § 37 (Sicherheit der Betriebsanlagen und Fahrzeuge):

Die Bestimmung entspricht in wenig geänderter Fassung dem § 24 des Reichsbahngesetzes von 1939.

Zu § 38 (Zwangsverfahren):

Die Bestimmungen passen die Grundgedanken des § 25 Absatz 2 des Reichsbahngesetzes von 1939 dem rechtsstaatlichen Denken an.

Zu § 39 (Beiträge und Gebühren):

Die Vorschrift entspricht dem § 15 Absatz 1 des Reichsbahngesetzes von 1939, hält jedoch den Grundsatz gegenseitiger Abgeltung in § 5 aufrecht.

Zu § 40 (Gewerberecht):

Die Vorschriften entsprechen dem heutigen Rechtszustand im ehemaligen Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in der französischen Zone (vgl. auch § 16 des Reichsbahngesetzes von 1939). Daß die Gewerbeordnung für den Betrieb der Deutschen Bundesbahn als solchen nicht gilt, ergibt sich bereits aus § 6 der Gewerbeordnung und braucht nicht wiederholt zu werden. In Absatz 2 der Vorschrift ist vorgesehen, daß der Bundesminister für Verkehr gemeinsam mit dem Bundesminister für Wirtschaft und dem Bundesminister für Arbeit allgemeine Verwaltungsvorschriften für die Behandlung von Bahnhofswirtschaften und Bahnhofsverkaufsstellen erläßt. Dabei wird insbesondere zu berücksichtigen sein, daß durch geeignete Aufsichtsmaßnahmen seitens des Bundesministers für Verkehr die Arbeitnehmerschutzbestimmungen (ausreichende Freizeit, 48-Stunden-Woche) beachtet werden. Die „Richtlinien für die Behandlung der Bahnhofswirtschaften und der Bahnhofsverkaufsstellen" vom 9. März 1927 werden dabei, soweit erforderlich, den Gegebenheiten der Gegenwart angepaßt werden müssen.

Zu § 41 (Geltung von Vorschriften):

Da die Dienststellen der Deutschen Bundesbahn Bundesbehörden sind (§ 6 Absatz 2) und die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn öffentlicher Dienst ist, haben die Deutsche Bundesbahn und ihre Angehörigen auf dem Gebiet des Wirtschafts-, Arbeits-, Wohnungsfürsorge- und Versicherungsrechts billigerweise die gleiche Stellung wie die übrigen Verwaltungen und Betriebe des Bundes.

Achter Abschnitt

Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern

Nach Artikel 87 Absatz 1 des Grundgesetzes wird die Deutsche Bundesbahn in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt. Wie nach den früheren Reichsbahngesetzen ist die Verwaltung der Deutschen Bundesbahn auch in Zukunft Bundesangelegenheit. Mit Rücksicht auf den föderativen Charakter der Bundesrepublik Deutschland ist es aber wünschenswert, dem Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den Ländern in ausgeprägterer Weise als bisher Rechnung zu tragen. Der Achte Abschnitt bringt daher in verschiedener Beziehung ein besonderes Mitwirkungsrecht der obersten Landesverkehrsbehörden, enthält aber durchaus nicht alle Bestimmungen über die Mitwirkung der Länder bei der Verwaltung der Deutschen Bundesbahn. Wichtige weitere Mitwirkungsrechte finden sich z. B. in § 10 Absatz 2 Buchstabe a (Vertretung der Länder im Verwaltungsrat) und in § 35 (Planfeststellung). Abgesehen von einem gegenseitigen Unterrichtungs- und Auskunftsrecht zwischen dem Direktorium, der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und den höheren Bundesbahnbehörden auf der einen, und den obersten Landesbehörden auf der anderen Seite sollen die letzteren an grundlegenden organisatorischen Veränderungen, bei wichtigen Personalmaßnahmen, bei der Tarifbildung, bei der Aufstellung der Reisezugfahrpläne, bei der Planung größerer Eisenbahnbauten und bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen beteiligt werden. Der Achte Abschnitt bringt außerdem Bestimmungen über die Freifahrt der Mitglieder der gesetzgebenden Körperschaften des Bundes und der Länder, die Auftragsverwaltung durch die Deutsche Bundesbahn für ein Land und das Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Bundesbahn und Ländern über Art und Verwirklichung der Länderrechte.

Zu § 42 (Pflicht zur Unterrichtung, Auskunftsrecht):

„Höhere Bundesbahnbehörden" sind die Eisenbahndirektionen, die Eisenbahnzentralämter, die Generalbetriebsleitungen und das Eisenbahnsozialamt. Oberste Landesverkehrsbehörden sind diejenigen Landesministerien, die nach der Geschäftsverteilung für das gesamte Verkehrswesen zuständig sind. Das Unterrichtungs- und Auskunftsrecht und die entsprechende Rechtspflicht sind gegenseitig. Die Länder haben der Deutschen Bundesbahn, die Deutsche Bundesbahn den Ländern Auskunft zu erteilen und sie zu unterrichten.

Zu § 43 (Organisatorische Veränderungen):

Die in § 43 genannten organisatorischen Veränderungen haben weitgehende Rückwirkungen auf das Wirtschafts- und Verwaltungsleben der Länder. Deshalb ist ein Mitwirkungsrecht der obersten Landesverkehrsbehörden gerechtfertigt. Ihre Stellungnahme zu wichtigen betrieblichen organisatorischen Maßnahmen ist zwar für die Deutsche Bundesbahn nicht bindend, die Einholung der Auffassung des beteiligten Landes schließt aber die Pflicht der zur Entscheidung berufenen Stellen in sich, alle Gründe des Landes sachlich zu würdigen und bei der Entscheidung angemessen zu berücksichtigen.

Zu § 44 (Personalmaßnahmen):

Der Verwaltungsrat und das Direktorium der Deutschen Bundesbahn sollen sich mit den beteiligten Ländern bei der Besetzung der Posten von Eisenbahndirektionspräsidenten schon ins Benehmen setzen, ehe sie dem Bundesminister für Verkehr einen Vorschlag machen.

Zu § 45 (Tariffortbildung):

Diese Bestimmung steht im engen Zusammenhang mit § 16. Das Anhörungsrecht der Länder bezieht sich auf alle Tarife, die besondere Verkehrsbedürfnisse eines Landes berühren, und gilt auch dann, wenn die Deutsche Bundesbahn nach § 16 Absatz 3 ohne Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr entscheidet.

Zu § 46 (Freifahrt):

Diese Bestimmung bedeutet eine Entlastung des Bundeshaushalts und der Länderhaushalte zu Lasten der Bundesbahn. Sie ist bezüglich der Länder, insbesondere mit Rücksicht auf die Übertragung des Bundeseisenbahnvermögens durch die Länder der französischen Zone auf den Bund gerechtfertigt.

Zu § 47 (Reisezugfahrpläne):

Diese Bestimmung steht in engem Zusammenhang mit § 17 des Gesetzes.

Zu § 48 (Planungen):

Das Recht der obersten Landesverkehrsbehörden, zu Planungen für größere Eisenbahnbauten Stellung zu nehmen, besteht unabhängig von der in § 35 für die Planfeststellung vorgesehenen Mitwirkung der höheren Landesverwaltungsbehörde. Bei der Planfeststellung in § 35 handelt es sich um den begrenzten Vorgang der Feststellung von Plänen im Einzelfalle, bei den Planungen nach § 48 um die allgemeine Verkehrsplanung, z. B. die Anlegung neuer Strecken oder die Elektrifizierung von Durchgangsstrecken.

Zu § 49 (Vergebung von Lieferungen und Leistungen):

Bei der Bedeutung der Deutschen Bundesbahn für das Wirtschaftsleben bei der Vergebung von Aufträgen ist diese Bestimmung für die einzelnen Länder von besonderer Bedeutung, vor allem in Krisenzeiten. Sie schreibt der Bahn nicht vor, alle Länder gleichmäßig und schematisch zu behandeln und hindert sie nicht, dort einzukaufen, wo es am zweckmäßigsten, insbesondere am billigsten ist. Unter gleichen Bedingungen soll aber die Bahn verpflichtet sein, notleidende Gebiete zu berücksichtigen. Das gilt vor allem für Länder, die stark mit Flüchtlingen belegt sind.

Zu § 50 (Auftragsverwaltung):

Bei der hier genannten Auftragsverwaltung handelt es sich um echte Landesverwaltung durch Bundesorgane nach den Weisungen und für Rechnung der Länder. Diese Art der Auftragsverwaltung stellt ein Gegenstück zu der im Grundgesetz genannten Auftragsverwaltung der Länder für den Bund dar (vgl. Artikel 85 und Artikel 90 des Grundgesetzes). Für eine praktische Anwendung des § 50 kommt vor allem die Aufsicht über die Privat- und Kleinbahnen in Betracht, die nach dem Grundgesetz Sache der Länder ist.

Zu § 51 (Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten):

Im Falle des Absatzes 1 handelt es sich um streitige Einzelfälle aus der Anwendung des Achten Abschnittes in der Praxis. Hier wird geprüft, ob entsprechend den Bestimmungen dieses Abschnitts die Länder rechtzeitig und ausreichend zum Zuge gekommen sind. Zunächst entscheidet der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn, in dem nach § 10 Absatz 2 Buchstabe a alle Bundesländer einschließlich Berlin

mit je einem Mitglied vertreten sind. Die endgültige Entscheidung liegt bei der Bundesregierung.
Im Falle des Absatzes 2 handelt es sich ausschließlich um die Auslegung von Rechtsvorschriften, für die das Bundesverfassungsgericht zuständig ist.

Neunter Abschnitt

Schlußbestimmungen

Der Neunte Abschnitt bringt eine Ermächtigung der Bundesregierung und des Bundesministers für Verkehr zum Erlaß von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die Regelung für die Übergangszeit, die Aufhebung alter Vorschriften und das Inkrafttreten des Gesetzes.

Zu § 52 (Rechts- und Verwaltungsvorschriften):

Der Erlaß von Verwaltungsvorschriften fällt in die Zuständigkeit des nach Artikel 65 des Grundgesetzes zuständigen Fachministers, also des Bundesministers für Verkehr. Für die Überleitung der früheren Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen in die einheitliche Deutsche Bundesbahn sind ergänzende Rechtsvorschriften, insbesondere auf dem Gebiete des Beamten-, Besoldungs- und Versorgungsrechts notwendig. Die sechsprozentige Gehaltskürzung nach der Ersten Gehaltskürzungsverordnung vom 1. Dezember 1950 (Kapitel 2 des Zweiten Teils der Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen, RGBl. I S. 525) gilt im Bereich der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen nicht, wohl aber für die Beamten der früheren Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet. Andererseits erhalten diese Beamten ihre vollen Versorgungsbezüge auf Grund der allgemeinen beamtenrechtlichen Bestimmungen, während im Bereich des französischen Besatzungsgebietes z. Z. noch eine fühlbare Kürzung der Versorgungsbezüge besteht.

Zu § 53 (Versetzung in den Wartestand):

Diese zeitlich begrenzte Vorschrift, die gegenüber dem allgemeinen Beamtenrecht eine Besonderheit darstellt, soll u. a. der personellen Konsolidierung des Beamtenkörpers dienen und eine Personaleinsparung im Rahmen des Wirtschaftsplanes ermöglichen.

Zu § 54 (Übergangsregelung):

Es ist Aufgabe des Bundesministers für Verkehr, die erstmalige Bildung des Verwaltungsrates durch die Bundesregierung (§ 10 Absatz 2 des Gesetzes) einzuleiten. Sie soll möglichst umgehend — spätestens binnen drei Monaten nach Inkrafttreten des Gesetzes — erfolgen. Die erste Einberufung des Verwaltungsrates erfolgt alsbald nach seiner Bildung durch den Bundesminister für Verkehr.

Das gleiche gilt für die erstmalige Bildung des Direktoriums, wobei gemäß § 7 Absatz 4 des Gesetzes auch noch der Bundespräsident mitwirkt. Die gemäß § 7 Absatz 4 und § 10 Absatz 2 und § 11 Absatz 1 notwendigen Beschlüsse der Bundesregierung dürfen gleichfalls nicht verzögert werden. Wenn die Frist für die erste Bildung der Organe der Deutschen Bundesbahn mit Rücksicht auf die hieran beteiligten Stellen auch nicht zu knapp bemessen werden darf, so wird doch Wert darauf gelegt, die obersten Organe der Deutschen Bundesbahn und damit auch das gesamte Unternehmen möglichst bald arbeitsfähig

zu machen. Dem ersten Direktorium obliegt es, möglichst schnell alle Vorbereitungen zur Betriebs- und Geschäftsaufnahme zu treffen. Der Tag des Geschäfts- und Betriebsübergangs auf die nunmehr aus einer einheitlichen Verfassung lebende Deutsche Bundesbahn ist vom Bundesminister für Verkehr im Bundesgesetzblatt in gehöriger Form bekanntzumachen. Die Bekanntmachung hat deklaratorischen Charakter. Mit dem Außerkrafttreten des bisherigen, für das ehemalige Vereinigte Wirtschaftsgebiet und die französische Zone verschiedenen Eisenbahnrechts und dem Inkrafttreten des neuen Bundesbahngesetzes hat die Deutsche Bundesbahn ihre endgültige einheitliche Verfassung gefunden.

Zu § 55 (Inkrafttreten):

Das Gesetz soll möglichst so frühzeitig in Kraft treten, daß die in § 54 vorgesehene erstmalige Bildung der Organe der Deutschen Bundesbahn noch vor Ablauf des Kalenderjahres 1950 möglich wird, und daß mit Beginn des neuen Geschäftsjahres am 1. Januar 1951 das Unternehmen mit seinem neuen rechtlichen Status voll arbeits- und einsatzfähig ist.

Deutscher Bundesrat

Bonn, den 18. August 1950

Betr.: Regierungsentwurf eines Bundesbahngesetzes

I.

Angesichts seiner Initiativvorlage zu einem Bundesbahngesetz — der Bundesregierung zugeleitet am 3. April 1950, von dieser dem Bundestag weitergeleitet am 31. Juli 1950 — sieht der Deutsche Bundesrat davon ab, zu dem Entwurf der Bundesregierung in Form von einzelnen Gegenvorschlägen Stellung zu nehmen. Der Deutsche Bundesrat hält grundsätzlich an seinem Entwurf fest und glaubt, sich auf die folgenden Ausführungen beschränken zu können.

II.

Der Deutsche Bundesrat ist mit der Bundesregierung darin einig, daß das Bundesbahngesetz die Deutsche Bundesbahn zu einer ordnungsmäßigen Wirtschaft mit ausgeglichenem Haushalt instandsetzen und auf diese Weise dauernd ihre Kreditwürdigkeit gegenüber dem In- und Auslande gewährleisten muß. Dieses Ziel läßt sich mit der von der Bundesregierung geplanten Organisation der Deutschen Bundesbahn nicht erreichen.

1. Der Entwurf der Bundesregierung bildet das „Direktorium" aus drei gleichberechtigten Generaldirektoren, denen die Entscheidung über die laufende Geschäftsführung der Bundesbahn übertragen wird. Sie zwingt das Direktorium jedoch nicht zu solcher Entscheidung, sondern verlegt sie aus dem Vorstand hinaus (vgl. Begründung, Besonderer Teil zu § 7 Absatz 3). Mit der Möglichkeit, die Entscheidung außerhalb des Direktoriums zu suchen, aber wird die Einigungsbereitschaft seiner Mitglieder entscheidend geschwächt. Hinzu kommt, daß „das Nähere" nicht im Gesetz bestimmt, seine Bestimmung vielmehr einer jederzeit änderbaren Verwaltungsordnung überlassen wird (vgl. § 7 Absatz 3 Satz 3). Es bleibt daher offen, welche Stelle bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Mitgliedern des Direktoriums die Entscheidung trifft. Dieser Mangel schafft so unklare Führungsverhältnisse, daß von einer Selbständigkeit der Deutschen Bundesbahn und damit von einer allgemeinen Kreditwürdigkeit nicht gesprochen werden kann. Er tritt um so stärker in die Erscheinung, als die Mitglieder des Direktoriums nicht wie nach dem Entwurf des Bundesrates vom Verwaltungsrat vorgeschlagen werden, der Bundesminister für Verkehr vielmehr lediglich gehalten ist, sich mit dem Verwaltungsrat ins Benehmen zu setzen.
2. Die im Entwurf der Bundesregierung dem Verwaltungsrat zugewiesenen geringen Funktionen entsprechen nicht der in den Reichsbahngesetzen von 1924 und 1930 begründeten Tradition. Hiernach — wie auch nach dem Entwurf des Bundesrates — ist der Verwaltungsrat oberstes Kontroll- und Entscheidungsorgan und repräsentiert die gegenüber der allgemeinen Staatsverwal-

tung selbständige Stellung der Bundesbahn. Die von der Bundesregierung vorgenommene Verminderung dieser Funktionen kommt im übrigen letztlich nicht dem Direktorium als dem anderen Organ der Bundesregierung zugute.

Abgesehen von diesen schwerwiegenden grundsätzlichen Bedenken, reichen die Soll-Bestimmungen des § 10 Absatz 2 und 3 für eine rechtlich einwandfreie Besetzung dieses wichtigen Organs der Deutschen Bundesbahn ebensowenig aus wie die Beteiligung der im § 10 Absatz 2 genannten Gremien. Diese Gremien, aus deren Kreisen die Verwaltungsratsmitglieder stammen sollen, haben weder ein Vorschlagsrecht noch das Recht der Benennung. Die bloße Verpflichtung des Bundesministers für Verkehr, sich mit ihnen „ins Benehmen" zu setzen, gibt praktisch ihm allein das Vorschlagsrecht. Auf diese Weise wird die auf breiter Grundlage erforderliche Selbständigkeit der Deutschen Bundesbahn in bezug auf den Verwaltungsrat ebenso beeinträchtigt wie in bezug auf das Direktorium durch die oben bemängelte Vorschrift des § 7 Absatz 3. Untragbar ist endlich die Bestimmung des § 10 Absatz 6 Satz 3, der im Falle der Abberufung eines Verwaltungsratsmitgliedes nicht einmal die Anhörung der erwähnten Gremien vorsieht.

3. Die Tendenz des Entwurfs der Bundesregierung, die Bundesbahn hinsichtlich der Organisation ihres Direktoriums und ihres Verwaltungsrates in ein mehr oder weniger enges Abhängigkeitsverhältnis zu den Bundesorganen zu bringen, findet ihren stärksten Ausdruck in der Ausgestaltung der Aufsichts- und Eingriffsrechte der Bundesregierung.

   Die Notwendigkeit, daß der Bundesminister für Verkehr zur Erteilung von Anordnungen jeder Art an die Bundesbahn gesetzlich unbeschränkt ermächtigt wird, kann nicht anerkannt werden. Auch nach dem Gesetz von 1930 war der für die damalige Reichsbahn zuständige Minister dem Parlament verantwortlich. So wie er ohne das Recht, Einzelweisungen zu erteilen, auskam, muß auch der Bundesminister für Verkehr auf das Recht zu allgemeinen Weisungen beschränkt werden — ein Begriff, der zumindest insoweit eindeutig ist, als er Einzelanweisungen ausschließt. Die Richtlinien der Politik, die der Bundeskanzler bestimmt und für deren Ausführung auf dem Verkehrsgebiet der der Bundesminister für Verkehr die Verantwortung trägt, lassen sich, wie in anderen Staaten auch, mit allgemeinen Weisungen durchsetzen. Das Recht zu Einzelweisungen würde den Bundesminister für Verkehr überdies nur zu leicht in Widerspruch mit seiner Aufgabe der Koordinierung des Gesamtverkehrs bringen. Er kann dieser Aufgabe ohne Benachteiligung der Bundesbahn nur gerecht werden, wenn er die Führung ihrer laufenden Geschäfte ebensowenig bestimmen kann wie bei den Verkehrsträgern auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt oder der Straße. Im übrigen läßt sich ein so unbeschränktes Weisungsrecht mit der Stellung des Verwaltungsrates als obersten Lenkungs- und Aufsichtsorgans nicht vereinbaren. Mit Einzelweisungen könnte der Bundesminister für Verkehr manche Entscheidung des Verwaltungsrates umgehen und ihn praktisch in den Stand eines bloßen Beirates versetzen.

4. Am wenigsten trägt der Entwurf der Bundesregierung der eingangs erwähnten Zielsetzung im Sechsten Abschnitt (Wirtschaftsführung) Rechnung.

Während der Bundesrat entsprechend dem Grundsatz der Wahrheit und Klarheit aller öffentlichen Haushalte eindeutig bestimmt hat, daß gewisse allgemein-politischen Notwendigkeiten entspringende Lasten vom Bundeshaushalt zu tragen sind, läßt der Entwurf der Bundesregierung (§ 26 Absatz 2) diese Entscheidung offen. Der Bundesrat hält es für unerläßlich, die Entscheidung in seinem Sinne im Gesetz zu treffen.

Die in § 31 vorgesehene Abgabeverpflichtung ist nach Auffassung des Bundesrates nicht tragbar. Die technische Entwicklung und die durch sie bedingte Verschiebung der Konkurrenzverhältnisse zwischen Bundesbahn und den übrigen Verkehrsträgern haben die finanzielle Lage der Bundesbahn und ihre Ertragsfähigkeit entscheidend beeinträchtigt. An diesen Verhältnissen wird sich nach allgemeiner Auffassung in den nächsten Jahren kaum Entscheidendes ändern. Eine nicht erfüllbare Abgabeverpflichtung kann aber der Kreditwürdigkeit der Bundesbahn, insbesondere gegenüber dem Ausland, nur schaden.

Die Bestimmung des Höchstbetrages der Ausgleichsrücklage auf 800 Millionen DM (§ 32 Absatz 1 Nr. 1) hält der Bundesrat nach eingehender Prüfung für zu weitgehend. Um ein gesundes Verhältnis zwischen Bilanzsumme und Ausgleichsrücklage herzustellen, empfiehlt der Bundesrat, deren Höchstbetrag auf 300 Millionen DM zu begrenzen.

Die in § 32 Absatz 1 Nr. 3 der Bundesregierung eingeräumte Möglichkeit, die Verpflichtung der Bundesbahn zur Bedienung der Rücklagen von Jahr zu Jahr aufzuheben, sollte auf die Pflicht zur Bedienung der Sonderrücklage (§ 32 Absatz 1 Nr. 2) beschränkt werden. Die Bedienungspflicht für die allgemeine Rücklage muß, insbesondere nach Ermäßigung ihres Höchstbetrages auf 300 Millionen DM, im Interesse der Kreditwürdigkeit der Bundesbahn unabdingbar bleiben.

Die Bestimmung des § 32 Absatz 2, die der Bundesregierung den Beschluß über die Behandlung eines Fehlbetrages überläßt, hält der Bundesrat für zweckentsprechend.

Stellungnahme

der Bundesregierung zu den Ausführungen des Bundesrates vom 18. August 1950 zu dem Regierungsentwurf eines Bundesbahngesetzes

Die Stellungnahme des Deutschen Bundesrates gibt der Bundesregierung keine Veranlassung, ihre Vorlage zu ändern oder zu ergänzen. Im einzelnen wird zu der Stellungnahme des Bundesrates folgendes ausgeführt:

Zu II, Ziffer 1 — Direktorium

Das Direktorium, das sich aus hochqualifizierten Kräften zusammensetzen wird und die Verantwortung für die Geschäftsführung der Bundesbahn zur gesamten Hand trägt (vgl. § 8 des Entwurfs), wird sich in aller Regel, wie die Erfahrung in ähnlichen Gremien gezeigt hat, auf die zu treffenden Entscheidungen und Maßnahmen einigen. Die Befürchtung des Bundesrates, daß unklare Führungsverhältnisse geschaffen würden und dadurch auch die Kreditfähigkeit der Deutschen Bundesbahn leiden werde, ist daher unbegründet.

Zu II, Ziffer 2 — Verwaltungsrat

a) Zuständigkeit des Verwaltungsrates

Der Hinweis des Bundesrates auf die Reichsbahngesetze von 1924 und 1930 läßt die durch das Grundgesetz geschaffene neue Lage außer acht. Das Aufgabengebiet des Verwaltungsrates ist zwar gegenüber der Regelung der Reichsbahngesetze von 1924 und 1930 eingeschränkt. Dies ist jedoch nur in einem dem Artikel 87 GG entsprechenden Ausmaß vorgesehen. Eine so weitgehende Unabhängigkeit der Deutschen Bundesbahn von der allgemeinen Bundesverwaltung, wie sie der Bundesrat vorschlägt, würde im Widerspruch zu Artikel 87 GG stehen.

b) Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrates

Das Vorschlagsrecht des Bundesministers für Verkehr auch hinsichtlich der Ländervertreter ergibt sich aus der Tatsache, daß es sich um die Besetzung des Verwaltungsrats einer Bundeseinrichtung handelt. Der Bundesminister für Verkehr wird sich als zuständiger Fachminister im Regelfalle auf die Vorschläge der Länder stützen, sodaß sich auch hier die Besorgnis des Bundesrates, die Selbständigkeit der Bundesbahn werde beeinträchtigt, als unbegründet erweisen dürfte.

c) Erlöschen der Mitgliedschaft (§ 10 Absatz 6 Satz 3 des Regierungsentwurfs)

Entgegen der Auffassung des Bundesrates ist in § 10 Absatz 6 Satz 3 nicht die „Abberufung" eines Verwaltungsratsmitgliedes geregelt. Vielmehr ist hier lediglich ein weiterer Tatbestand für das Erlöschen der Mitgliedschaft festgelegt. Die Bundesregierung betrachtet es als selbstverständlich, daß in Fällen dieser Art die Gremien, aus denen das betreffende Verwaltungsratsmitglied stammt, vorher gehört werden.

Zu II, Ziffer 3 — Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr

Die Ausgestaltung der Aufsichtsrechte der Bundesregierung und des Bundesministers für Verkehr sucht den im Grundgesetz verankerten Gedanken einer bundeseigenen Verwaltung der Deutschen Bundesbahn und der parlamentarischen Verantwortung des Bundesministers für Verkehr für die Bundesbahn Rechnung zu tragen. Dem Bundesminister für Verkehr muß daher das Recht zugestanden werden, Einzelweisungen zu erteilen. Solche Einzelweisungen müssen, wie bereits in der Begründung zum Gesetz hervorgehoben, die seltene Ausnahme bilden. — Dem Bundesrat kann auch darin nicht beigepflichtet werden, daß das Recht zu Einzelweisungen den Bundesminister für Verkehr in Widerspruch mit seiner Aufgabe der Koordinierung des Gesamtverkehrs bringen würde. Vielmehr wird umgekehrt gesagt werden können, daß der Bundesminister für Verkehr der Einzelweisungen wie der allgemeinen Weisungen an die Deutsche Bundesbahn bedarf, um seine Koordinierungsaufgabe im Einzelfalle erfüllen zu können. Die Folgerung des Bundesrats, daß der Bundesminister für Verkehr damit die „Führung der laufenden Geschäfte" der Bundesbahn bestimme, kann hieraus nicht hergeleitet werden. Aus demselben Grunde wird — entgegen der Auffassung des Bundesrates — die Stellung des Verwaltungsrates hierdurch nicht geschwächt.

Zu II, Ziffer 4 — Wirtschaftsführung

a) Geschäftsführung

Der Bundesrat erhebt anscheinend gegenüber der Regelung des § 26 Absatz 2 des Regierungsentwurfs die Einwendung, daß sie dem Grundsatz der Wahrheit und Klarheit der öffentlichen Haushalte nicht Rechnung trage und eine Entscheidung über die Lastenverteilung nicht treffe. Der Bundesrat verkennt insoweit die Bestimmung des § 26 Absatz 2.

Wird der Einspruch der Deutschen Bundesbahn gegen eine ihr auferlegte tarifarische Maßnahme zurückgewiesen, so muß sie diese Maßnahme durchführen. Ergibt sich daraus ein nachweisbares Defizit der Bundesbahn, so beschließt die Bundesregierung über die Deckung dieses Fehlbetrages gem. § 32 Absatz 2 des Regierungsentwurfs in der dort vorgesehenen Weise. Diese Lösung hält der Bundesrat selbst in seiner Stellungnahme zu II, Ziffer 4, letzter Absatz, für zweckentsprechend. Wird der Einspruch der Deutschen Bundesbahn für gerechtfertigt gehalten, so unterbleiben die beabsichtigten tarifarischen Maßnahmen.

Die vom Bundesrat erhobene Einwendung ist daher unbegründet.

b) Abgabe der Deutschen Bundesbahn an den Bund.

Es wird nicht verkannt, daß die gegenwärtige finanzielle Lage der Deutschen Bundesbahn schwierig ist. Der Auffassung des Bundesrates, an diesen Verhältnissen werde sich in den nächsten Jahren kaum Entscheidendes ändern, kann in dieser Allgemeinheit nicht zugestimmt werden.

Entgegen der Auffassung des Bundesrates dürfte auch die im Regierungsentwurf vorgesehene Jahresabgabe von 50 Millionen DM die Kreditfähigkeit der Deutschen Bundesbahn gegenüber dem Ausland nicht beeinträchtigen.

c) Ausgleichsrücklage

Der eigene Entwurf des Deutschen Bundesrates vom 30. März 1950 sieht — in Übereinstimmung mit dem Regierungsentwurf — in

§ 29 Absatz 1 Ziffer 1 eine Ausgleichsrücklage in Höhe von 800 Millionen DM vor. Die Forderung des Bundesrats nach einer Begrenzung der Ausgleichsrücklage auf 300 Millionen DM erübrigt sich, wenn der Bundesregierung gemäß § 32 Absatz 1 Ziffer 3 das Recht eingeräumt wird, durch Beschluß von der Zuweisung an die Ausgleichsrücklage abzusehen.

d) Bedienung der Ausgleichsrücklage und der Sonderrücklagen

Entgegen der Auffassung des Bundesrates kann dem Bund als dem eigentlichen Vermögensträger der Deutschen Bundesbahn nicht die Möglichkeit verwehrt werden, die Verpflichtung der Bundesbahn zur Bedienung auch der Ausgleichsrücklage aufzuheben. Die Bundesregierung wird von diesem Recht nur nach sorgfältigster Prüfung und unter weitgehender Berücksichtigung der Belange der Bundesbahn in ganz besonders gelagerten, seltenen Ausnahmefällen Gebrauch machen.